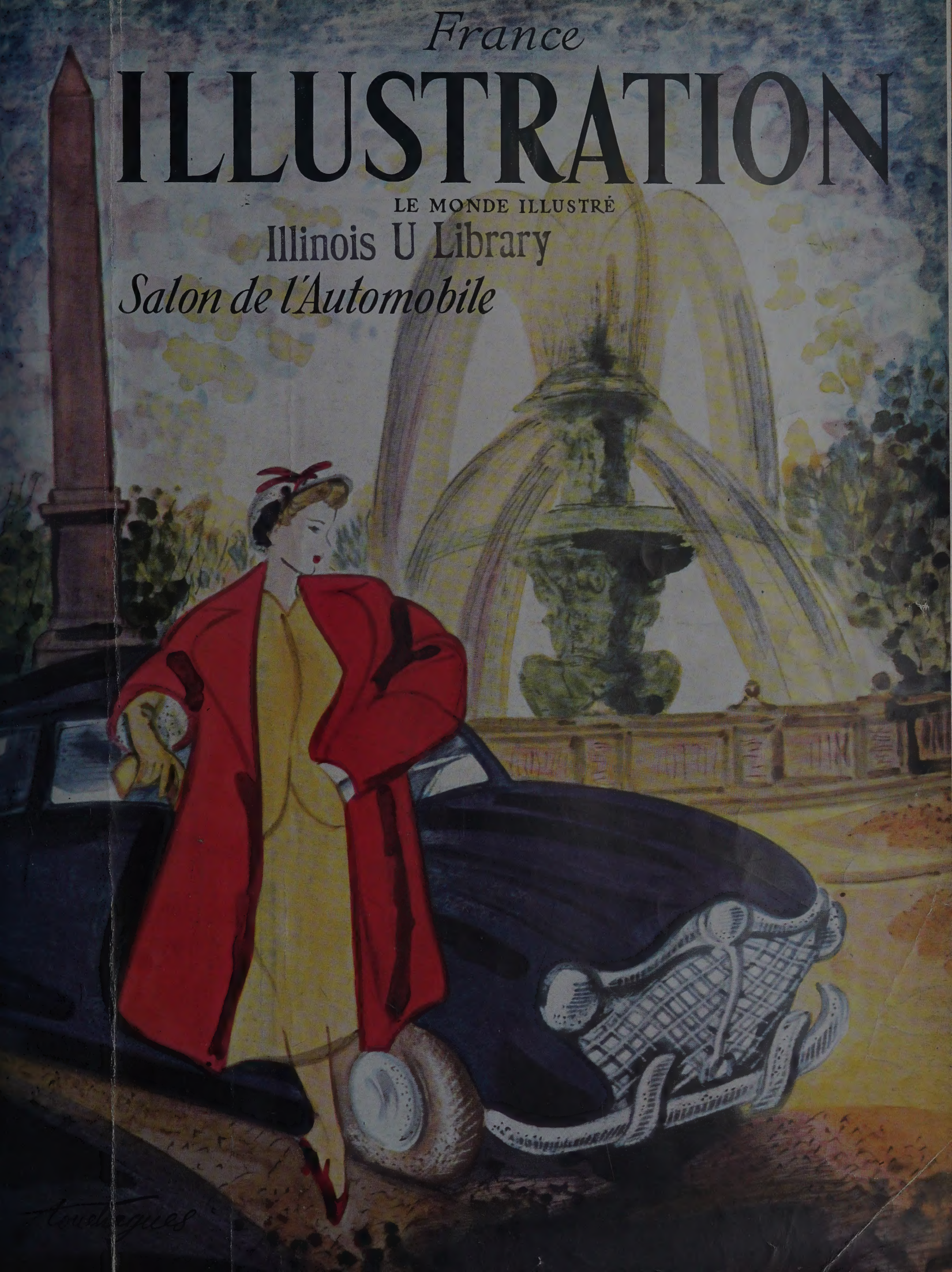
France

ILLUSTRATION

LE MONDE ILLUSTRÉ

Illinois U Library

Salon de l'Automobile



ENTRE LES PLUS GRANDS NOMS,
SON NOM EST LE PLUS GRAND.

Patriarche
Père & Fils

PROPRIÉTAIRE
A BEAUNE
aux
AVAUX
FÈVES
GRÈVES
TOUSSAINTS
CENT VIGNES
BRESSANDES
BLANCHEFLEURS
CLOS DU ROY

En Bourgogne depuis 1780

M. ANDRÉ MORICE
Ministre
des Travaux Publics

M. J.-M. LOUVEL
Ministre de l'Industrie
et du Commerce

INTRODUCTION

Sécurité et technique sont liées

PAR M. A. MORICE, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Je suis heureux d'annoncer aux lecteurs de *France-Illustration*, si intéressés par tous les problèmes de la route, que le Fonds routier, dont la tranche de démarrage 1952 est actuellement en cours d'exécution, va nous permettre, pour les cinq années qui viennent, de réaliser sur les routes de France une amélioration très marquée des conditions de circulation.

L'effort sera à poursuivre durant de longues années, mais nous avons là maintenant le moyen de faire face à une situation qui devenait critique.

Cependant la sécurité de l'automobiliste ne dépend pas seulement de la qualité de la route. Elle est liée aussi à l'état des véhicules et aux règles de la circulation.

Nous travaillons à cet égard à la refonte du *Code de la route*, dont le projet sera soumis au Conseil d'État courant octobre. J'espère que ce nouveau texte pourra entrer en application le 1er janvier 1953.

Il ne suffit pas de réglementer. Constructeurs, utilisateurs et pouvoirs publics se doivent de mettre au point une formule permettant un contrôle facile et efficace des organes des véhicules : direction, freinage, éclairage, moyens de signalisation, état des pneus, etc.

Tous doivent concourir à cette œuvre indispensable : sauvegarde de la vie des usagers.

L'industrie automobile française doit être exportatrice

PAR M. J.-M. LOUVEL, MINISTRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

Vous m'avez demandé dans quelle mesure mon département était intéressé par le problème de la « sécurité automobile ».

Ce problème est, au premier chef, du ressort de mes collègues le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et le ministre de l'Intérieur.

Cependant, mes services participent activement aux travaux de la « Commission centrale des automobiles et de la circulation générale ». La réglementation de la circulation, en effet, se traduit souvent par des obligations imposées aux constructeurs relatives, par exemple, aux moyens de freinage, aux dispositifs d'éclairage, aux glaces, etc.

Ces travaux se poursuivent en liaison étroite avec les constructeurs et avec leur organisme de recherche professionnel, l'Union technique de l'automobile et du cycle.

Un de leurs buts est de maintenir la réglementation en harmonie avec les exigences accrues d'une circulation en rapide développement et avec les progrès de la technique, qui permettent à beaucoup d'usagers de disposer maintenant de véhicules atteignant des performances autrefois considérées comme exceptionnelles.

Cette amélioration des performances s'est accompagnée, chez nos constructeurs, d'un souci tout particulier de la sécurité, et la plupart des voitures françaises se caractérisent, sur ce point, si on les rapproche des modèles étrangers, par des avantages notables et reconnus, notamment en ce qui concerne la tenue de route, le freinage, la précision de la direction.

Deux remarques encore :

Les statistiques montrent que la diminution de la fréquence des accidents, dans une circulation plus dense et plus rapide, ne peut être attendue que pour une faible part de nouvelles améliorations techniques du matériel et qu'elle dépend principalement de la discipline des conducteurs.

Les obligations imposées aux constructeurs par notre réglementation sont très sensiblement équivalentes à celles qui sont imposées dans les autres pays, ce qui explique que les importantes exportations réalisées par nos constructeurs n'ont pas soulevé de problèmes techniques particuliers d'adaptation.

Vous m'avez demandé également ce que je pensais du problème de la « qualité » de la construction française.

Dans les premières années qui ont suivi la libération, la pénurie de matières premières et de produits semi-finis a causé à nos constructeurs de très graves difficultés.

En ce qui concerne la tôle, notamment, ces difficultés ont à peu près disparu. Les grands trains continus de la sidérurgie ont commencé à fournir et livreront des quantités de plus en plus importantes de tôle d'acier de haute qualité, qui est un des matériaux essentiels de la construction automobile.

La recherche de la qualité dans la construction automobile impose un choix attentif des matériaux et des tracés non seulement pour les organes principaux du châssis, mais aussi pour tous les détails de la carrosserie et de l'équipement.

Je connais les efforts tenaces poursuivis dans ce sens par les constructeurs de voitures et les fabricants de matériels d'équipement. Les résultats obtenus sont importants au point de vue de la finition. J'ai déjà rappelé cependant, en de multiples occasions, que dans l'industrie automobile aucun détail ne doit être négligé. Le Salon de 1952 montre, je le sais, tous les progrès accomplis dans ce domaine.

Enfin, vous m'avez questionné sur le développement de nos « exportations ».

L'industrie automobile française doit être largement exportatrice, d'une part, en raison de la place très importante tenue par cette industrie dans notre économie nationale et, d'autre part, en raison des avantages que présente, pour nos constructeurs, l'importance des séries de fabrication.

C'est pourquoi les pouvoirs publics ont toujours suivi avec intérêt les efforts des constructeurs pour s'ouvrir les marchés extérieurs. Ils continueront à les aider dans leurs efforts : en 1951 plus de 20 % de notre production de voitures particulières ont été exportés sur les marchés étrangers. Le début de l'année 1952 a été moins favorable, mais la situation tend plutôt à s'améliorer.

l'art du parfum

CARON

10 place Vendôme

LE MUGUET DU BONHEUR
LA FETE DES ROSES
WITH PLEASURE
VOEU DE NOEL
OR ET NOIR

AU MOMENT OÙ S'OUVRE LE *Salon* DE L'AUTOMOBILE DE *Paris*

PAR MAURICE PHILIPPE

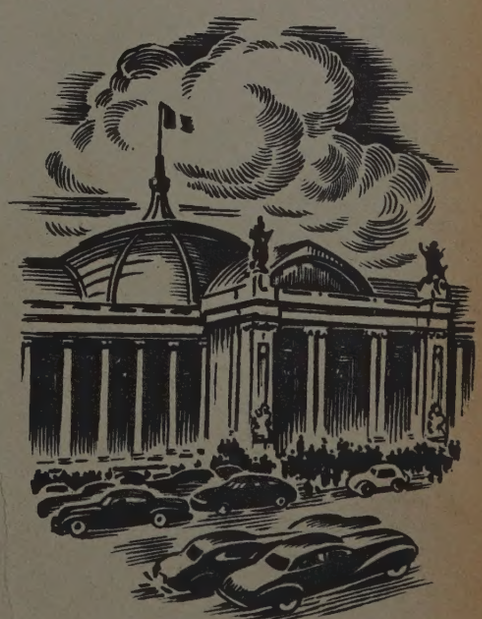
Au moment où s'ouvre le Salon automobile de Paris — qui demeure, remarquons-le, la plus importante manifestation mondiale de ce genre — il peut être intéressant de relever les chiffres situant l'importance prise par l'automobile dans le monde.

A l'examen des statistiques, de l'année dernière, il existe dans le monde quelque 76 millions de véhicules automobiles, se décomposant en un peu plus de 57 millions de voitures, 17 millions de véhicules industriels et 700.000 cars et autobus.

Dans ce nombre l'Europe intervient pour 13 millions de véhicules ; les Amériques, pour un peu plus de 58 millions ; l'Océanie, pour 2.200.000 ; l'Afrique, pour 1.400.000 ; l'Asie, pour 1.200.000.

En Europe circulent 7.600.000 voitures, en Amérique, 48 millions, en Océanie, 1.700.000, en Afrique, un million, en Asie, 700.000.

Les véhicules industriels sont sensiblement au nombre de 5.200.000 en Europe, 10.600.000 en Amérique, 700.000 en Océanie, 500.000 en Asie et 450.000 en Afrique ; les autocars et autobus, de 210.000 en Europe, 230.000 en Amérique, 95.000 en Asie, 12.000 en Afrique et 9.000 en Océanie.



LA CIRCULATION EN EUROPE

Si nous examinons un peu plus en détail les chiffres de fin 1951 nous constaterons que c'est en Grande-Bretagne qu'il existe le plus grand nombre d'automobiles, avec 2.350.000 voitures, 910.000 camions, 74.000 autobus.

Puis vient la France : 1.700.000 voitures, 950.000 camions, 24.000 autocars et autobus.

Les chiffres pour l'U. R. S. S. seraient de 180.000 voitures, 1.600.000 camions et 20.000 autocars et autobus.

La quatrième place est prise par l'Allemagne, qui possédait 750.000 voitures, 455.000 camions, 18.000 autocars et autobus.

L'Italie avait 427.000 voitures, 240.000 camions et 13.000 autocars et autobus.

Viennent ensuite la Belgique avec 475.000 véhicules, la Suède avec 410.000, les Pays-Bas avec 246.000, la Suisse avec 216.000, l'Espagne avec 189.000, le Danemark avec 188.000, la Tchécoslovaquie avec 170.000, l'Irlande avec 132.000, la Norvège avec 121.000, l'Autriche avec 118.000.

Il est à remarquer que, sur trente et une nations, vingt-deux ont en circulation un nombre de voitures plus important que le nombre de leurs camions ; deux, l'Autriche et la Finlande, ont un nombre à peu près égal de véhicules des deux catégories ; sept possèdent plus de camions que de voitures : l'U. R. S. S., la Pologne, la Grèce, la Yougoslavie, la Hongrie, la Bulgarie et l'Albanie.

Enfin, en ce qui concerne les autocars et autobus, c'est en Grande-Bretagne — et de très loin — qu'ils sont en plus grand nombre.

LES CHIFFRES AMÉRICAINS

Point n'est besoin de dire que, de tous les pays des Amériques, ce sont les Etats-Unis qui ont de très loin la plus importante circulation automobile, avec 52 millions de véhicules, dont 43 millions de voitures, un peu moins de 9 millions de camions et 134.000 autocars et autobus.

Vient ensuite le Canada, dont les chiffres sont : 3 millions de véhicules, sur lesquels plus de 2 millions de voitures, 700.000 camions et seulement 10.000 autocars et autobus.

La troisième place est pour le Brésil, avec 530.000 véhicules, comprenant 277.000 voitures, 237.000 camions et 16.000 autocars.

L'Argentine est en quatrième position : 362.000 véhicules, dont 222.000 voitures, un peu moins de 130.000 camions, 12.000 autocars. Elle est serrée de près — le croirait-on ? — par le Mexique, qui a 340.000 véhicules, dont 194.000 voitures, 127.000 camions et 19.000 autocars.

Avec le Venezuela nous descendons à 128.000 véhicules (70.000 voitures, 54.000 camions, 4.000 cars), puis à 124.000 avec Cuba (81.000 voitures, 38.000 camions, 5.000 cars).

L'Etat le plus défavorisé est le Groenland, qui possède en tout 22 voitures.

LA RÉPARTITION EN AFRIQUE

En Afrique, c'est à l'Union Sud-Africaine qu'échoit le rôle assumé en Amérique par les Etats-Unis. A elle seule elle utilise la moitié des véhicules automobiles de toute l'Afrique : 645.000 véhicules (500.000 voitures, 140.000 camions, 5.000 autocars).

L'Egypte vient ensuite avec 88.000 véhicules (67.000 voitures, 17.000 camions, 4.000 autocars), précédant de peu le Maroc, avec 87.000 véhicules (53.000 voitures, 34.000 véhicules industriels), et l'Algérie, avec 84.000 véhicules (49.000 voitures et 35.000 véhicules industriels).

Au cinquième rang se place la Rhodésie, qui compte 75.000 véhicules, dont 44.000 voitures et 31.000 véhicules industriels.

Il nous faut rétrograder jusqu'à 57.000 véhicules, où nous trouvons l'Afrique-Orientale anglaise (26.000 voitures, 31.000 véhicules industriels), puis, avec 45.000, l'Afrique-Occidentale anglaise (prédominance plus marquée des véhicules industriels avec un chiffre de 30.000 contre 15.000 voitures).

L'Afrique-Occidentale française possède 40.000 véhicules, avec la même proportion entre les voitures et les véhicules industriels que l'Afrique-Occidentale anglaise (13.000 voitures, 27.000 véhicules industriels) ; la Tunisie, 30.000 (20.000 voitures, 10.000 véhicules industriels) ; le Congo belge, 27.000 véhicules (12.000 voitures, 15.000 véhicules industriels) ; l'Afrique-Equatoriale française, 20.000 (6.000 voitures, 14.000 véhicules industriels).

Relevons encore dans l'ordre décroissant : le Mozambique, 14.000 véhicules, le Sud-Ouest africain, 13.000, Madagascar, 12.000.

L'Angola, le Soudan, l'Ethiopie ont environ 10.000 véhicules ; l'île Maurice, 6.000 ; le Nyasaland et l'île de La Réunion, 4.500 ; la Somalie italienne, 4.000 ; le territoire de Tanger, 3.500, etc.

L'AUTOMOBILE EN ASIE

Le total des véhicules automobiles en circulation en Afrique et en Asie est sensiblement de même grandeur. Mais tandis qu'en Afrique l'Union Sud-Africaine absorbe à elle seule la moitié de ce total, en Asie la répartition est plus étalée.

En fait, si l'Inde, avec 275.000 véhicules (162.000 voitures, 83.000 camions, 30.000 autocars), et le Japon, avec ses 164.000 véhicules (32.000 voitures, 117.000 camions, 15.000 autocars), dépassent très nettement les autres Etats, et si l'on excepte les Philippines, avec 97.000 véhicules (42.500 voitures, 47.500 camions, 7.000 autocars), nous allons rencontrer un assez grand nombre d'Etats où circulent entre 30.000 et 60.000 véhicules.

L'Indonésie dépasse pourtant encore cette limite, avec 66.000 véhicules (33.000 voitures, 24.000 camions, 9.000 autocars).

Avec une circulation de 50.000 véhicules environ se trouvent : Ceylan, la Chine, la Malaisie britannique.

Une dizaine de pays possèdent un nombre de véhicules avoisinant 30.000 : l'Indochine, 34.500 ; l'Iran, 33.000 ; le Pakistan, 32.000 ; la Turquie, 31.000 ; la Birmanie, 30.000 ; Singapour, 29.000 ; Israël, 28.000 ; l'Irak et la Thaïlande, 24.000.

L'OCÉANIE, C'EST SURTOUT L'AUSTRALIE

En ce qui concerne l'Océanie, l'Australie possède les trois quarts du nombre total des véhicules en circulation : 1.600.000, dont un million de voitures. Si l'on y ajoute les 360.000 véhicules (dont 255.000 voitures) de la Nouvelle-Zélande et les 160.000 (dont 130.000 voitures) des îles Hawaï, il ne reste que quelques milliers de véhicules pour les autres îles : 4.000 pour la Nouvelle-Calédonie, 3.300 pour la Nouvelle-Guinée et les îles Fidji, etc.

PROPORTION DES VOITURES DE REMPLACEMENT

La production automobile mondiale en 1951 s'est élevée à 9.500.000 véhicules. Il apparaît donc qu'un peu plus de 12 % de véhicules neufs peuvent remplacer les véhicules hors d'usage. Cette proportion serait, en temps normal, parfaitement rationnelle et l'on pourrait en déduire que les débouchés de l'industrie automobile doivent être sensiblement assurés par un équilibre de l'offre et de la demande.

Mais la guerre, tant à cause des destructions qu'elle a occasionnées que par la mise en sommeil des fabrications destinées au « secteur civil », a conduit à un retard important des remplacements, retard qu'il n'a pas encore été possible de combler.

Et cela d'autant plus que la mise en route de nouveaux programmes d'armement est venue reculer encore le rétablissement de l'équilibre. Il est en effet à remarquer que si la production de la quasi-totalité des nations fabriquant des automobiles a été en augmentation en 1951 par rapport à celle de l'année précédente, les Etats-Unis ont marqué un très important fléchissement, passant de plus de 8 millions de véhicules en 1950 à 6.750.000 en 1951 ; cependant que la production de la Grande-Bretagne était également affectée, mais très légèrement : 50.000 véhicules en diminution, sur les 772.000 de 1950.

L'influence prépondérante des fabrications américaines sur le chiffre global de production s'est traduite l'an dernier par une diminution d'un million de véhicules par rapport à 1950.

On peut penser que les chiffres mondiaux de cette année seront — et toujours pour les mêmes causes — quelque peu inférieurs à ceux de l'année dernière.

Il y a donc encore de par le monde une demande de véhicules automobiles supérieure à l'offre. En théorie du moins. Car les besoins et les moyens de les satisfaire sont choses différentes. Et il faut compter, en l'occurrence, sur un appauvrissement possible interdisant en fait l'achat d'un véhicule à nombre de ceux qui en auraient l'intention.

D'autre part, les questions douanières et celles des devises ne permettent pas de parler d'équilibre mondial. Chaque nation connaît des problèmes particuliers. Certains créent, d'ailleurs, des situations assez surprenantes. C'est ainsi qu'en Angleterre l'obligation absolue d'exporter et le contingent anormalement bas laissé au marché intérieur font que l'Anglais « moyen » devrait attendre une bonne dizaine d'années la voiture qu'il a commandée ; cependant que les restrictions d'importation et l'interdiction de sortie des devises ne lui permettent pas non plus d'acquérir un véhicule étranger.

Pour ce qui est de la France, tout au contraire, la diminution des exportations (57.530 véhicules pendant le premier semestre de cette année contre 67.542 durant la même période de 1951) en même temps que l'augmentation de la production (pendant le semestre, 256.219 véhicules cette année, 223.592 l'année dernière) font présager que les délais de livraison se raccourciront. Et l'époque n'est peut-être pas si éloignée où les grandes marques françaises recommenceront à se mettre en campagne pour découvrir de nouveaux acheteurs... y compris parmi la clientèle des marques concurrentes.

Ce qu'on demande à toutes les voitures...

NOUVELLE ARONDE « GRAND LARGE ».

« D'UNE BELLE VOITURE IL EST AGRÉABLE DE TOUT VOIR ET D'ENTENDRE »

Qu'il s'agisse d'un véhicule valant 300.000 francs ou plusieurs millions, il y a un certain nombre de conditions primordiales auxquelles doivent maintenant satisfaire toutes les voitures.

Elles ont trait d'abord à la sécurité, ensuite, au confort.

La sécurité ? Un humoriste remarquerait que la première qualité d'une voiture est de rester sur la route. Ce qu'on appelle « la tenue de route » est donc évidemment à la base même de la sécurité. Tenue de route en rapport avec la vitesse maximum permise par le véhicule en ce qui concerne les voitures européennes ; avec l'usage pour lequel elles ont été construites pour ce qui a trait aux voitures américaines disposant d'un excédent de puissance utilisable dans les démarrages, les accélérations et en côte, mais non pour rouler le plus vite possible.

La tenue de route dépend, on le conçoit, d'un assez grand nombre de facteurs : répartition des masses, lignes extérieures en cas de vent latéral, épure de direction, suspension, etc. Désirant demeurer en dehors des questions purement techniques pour épouser les idées de l'usager « moyen », nous ne considérerons que ce qui intéresse surtout l'automobiliste, la suspension, d'autant plus qu'elle conditionne à la fois la tenue de route et le confort.

Une bonne tenue de route ne pouvait être assurée autrefois qu'avec une suspension dure. On était alors très énergiquement secoué, d'autant plus que les pneus de petite section, et gonflés à 4 ou 6 kilos, n'étaient pas faits pour absorber les sérieuses inégalités de la route. Le bris d'une lame maîtresse de ressort était d'ailleurs monnaie courante, à telle enseigne que le coffre à outillage renfermait toujours une ou deux brides (deux plaquettes serrées par quatre boulons) qui permettaient de rouler sans inconvénient jusqu'au prochain maréchal ferrant.

Le premier progrès réalisé fut l'adoption de gros pneus à basse pression. Mais non sans réticences. On me permettra d'évoquer à ce propos un souvenir. J'avais décidé de faire un essai de ces nouveaux bandages sur une voiture qu'on me préparait chez Georges Irat. J'avais donc demandé à Dunlop de livrer à Chatou cinq de ces bandages. Lorsque j'arrivai pour prendre la voiture, on me dit :

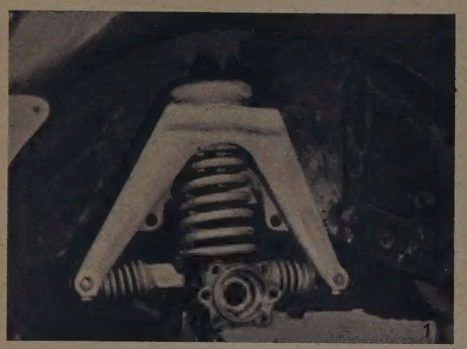
« Elle n'est pas prête, car elle est sans pneumatiques. On nous a livré des pneus de camion. »

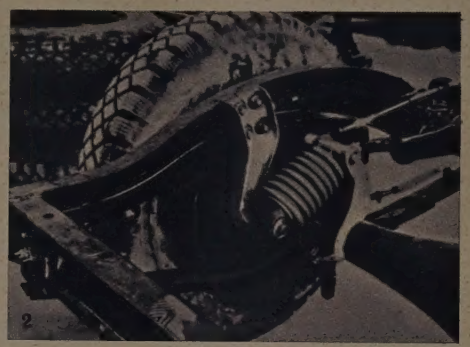
Lorsque je demandai que ces pneus fussent montés sur la voiture, on me regarda avec quelque inquiétude : une voiture qui faisait 110 à l'heure, pensez donc ! Je fis un essai enthousiaste jusqu'à Nice. A mon retour, on m'écouta avec politesse... mais il s'écoula pourtant un peu plus d'une année avant que fût adopté définitivement le pneu « ballon ».

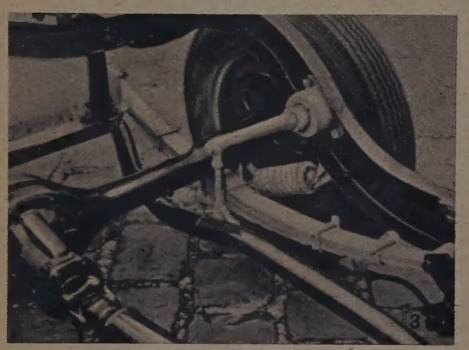
Vinrent ensuite la suspension à roues avant indépendantes et enfin la solution actuelle : ressorts très souples, généralement hélicoïdaux, absorbant parfaitement les petites inégalités de la route, le rôle de remédier aux chocs plus importants étant dévolu à des amortisseurs hydrauliques.

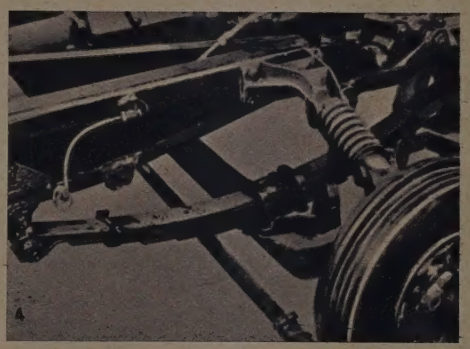
APPLICATION DE LA SUSPENSION A FLEXIBILITÉ VARIABLE

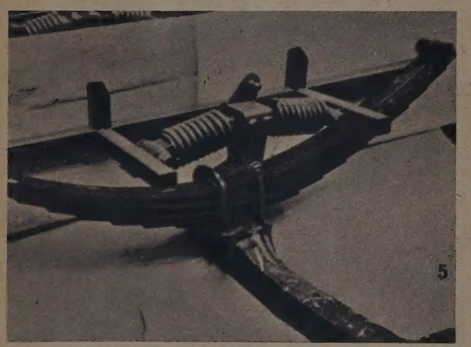
La flexibilité d'un ressort doit être proportionnelle au poids qu'il doit supporter. Prenez un ressort à boudin ; en l'étirant vous sentirez une certaine résistance. Si vous déplacez vos mains l'une par rapport à l'autre, mais cette fois non plus dans la direction du « boudin », mais perpendiculairement à celle-ci, le ressort travaillera quand même, mais d'une toute autre façon et vous sentirez qu'il faut faire un effort beaucoup moins grand : la flexibilité de ce même ressort aura subi une variation considérable résultant du sens dans lequel se sera exercé le travail auquel il a été soumis. Telle est schématiquement l'explication du principe Grégoire de flexibilité variable. Un ressort hélicoïdal est fixé de manière qu'il travaille obliquement, l'angle de travail variant selon les charges.

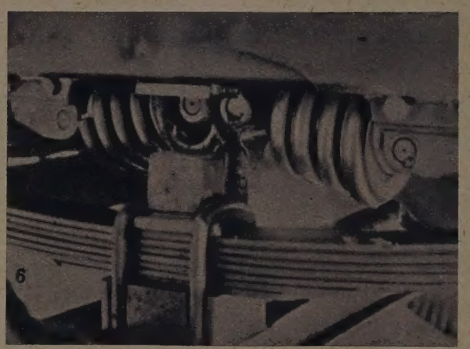


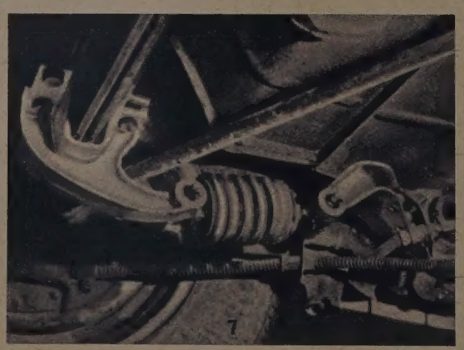












La suspension Grégoire à flexibilité variable peut être utilisée comme correcteur de suspension adjoint au dispositif existant normalement sur les divers véhicules, la flexibilité initiale de ce dernier étant seulement rendue plus grande pour les faibles charges. On en trouvera ci-dessus quelques exemples. De gauche à droite et de haut en bas : 1. Suspension arrière pour 4 CV Renault ; 2. Suspension arrière des véhicules 1.000 kilos Renault ; 3. Suspension arrière des voitures Hotchkiss ; 4. Suspension avant des véhicules 1.000 kilos Renault ; 5. Suspension avant des cars Renault ; 6. Essieu avant Berliet ; 7. Suspension arrière pour Citroën.

La solution est excellente qui assure à la fois confort et tenue de route. C'est malheureusement une solution coûteuse.

Un conseil donc : pour accroître votre sécurité dans la plupart des voitures, surveillez de près vos amortisseurs.

Ne quittons pas ce domaine, si important pour tous, qu'est la suspension sans dire quelques mots d'un problème annexe dont l'importance est indiscutable : l'obtention d'une suspension à flexibilité variable selon les charges, et qui s'adapte mieux aux « fantaisies » de la route.

Dans cet ordre d'idées l'ingénieur Grégoire a fait une véritable découverte et son principe est applicable, par superposition, à la plupart des véhicules automobiles, depuis la motocyclette jusqu'au plus imposant autocar. Après des essais comparatifs du genre de ceux que j'ai effectués, on ne peut qu'être convaincu de sa grande valeur.

La sécurité, c'est aussi la bonne visibilité. De plus en plus la clientèle exigera pour l'arrière des voitures une visibilité égale à celle de l'avant. Le dispositif n'est pas seulement précieux pour les occupants de la voiture ; il permet encore aux conducteurs des voitures qui suivent d'apercevoir, à travers la partie vitrée de l'arrière du véhicule qui les précède, si la route est libre ou non et s'il est possible de doubler sans inconvénient.

Malgré quelques reflets qu'il est impossible d'éviter, l'emploi des glaces incurvées aussi bien à l'avant qu'à l'arrière ne peut que se généraliser. Les montants des portières des glaces latérales doivent devenir de plus en plus minces, et, pour la première fois en Europe, Simca présente une carrosserie où ces montants peuvent s'escamoter complètement lorsque les glaces sont ouvertes. Ce serait incontestablement l'avenir si la formule ne posait quelques problèmes pour empêcher un léger battement des glaces en marche lorsqu'elles sont fermées.

De toute façon, on s'achemine vers la solution : vitres tout autour, un simple toit rigide tenu à l'avant et à l'arrière par des glaces courbes. Cela augmentera peut-être quelque peu le poids de la voiture, notamment à cause du renforcement obligatoire des côtés de la carrosserie, surtout s'il s'agit d'une carrosserie-coque, mais, bien qu'il reste toujours acquis que « le poids, c'est l'ennemi », l'automobile demande à tout moment qu'on fasse appel à un compromis entre des exigences contradictoires. Ici le point de vue opposé s'inscrit avec la réplique : « l'allégement à tout prix est souvent l'ennemi du confort et de sa durée ». Car le silence, c'est l'un des éléments de ce confort ; on ne peut affirmer que des formules de carrosserie ultra-légères permettront toujours la pérennité du silence de leurs éléments.

Et puisque nous parlons maintenant du confort, s'il va de soi que ce dernier dépend de la « classe » de la voiture, donc de son prix d'achat, on se refuserait aujourd'hui d'accepter des sièges exagérément durs et des bruits de castagnettes en tous les coins d'une carrosserie en perpétuelle vibration.

En troisième lieu on désire, compte tenu du prix, avoir une voiture dont l'aspect extérieur soit correct et d'une finition suffisante.

Pour le reste, il faut bien avouer que les acheteurs y attachent une moindre importance. Ils demandent des moteurs capables de bonnes « reprises » et qui marchent.

CE QU'ON VOUDRAIT ÉGALEMENT BIEN TROUVER

LA ROUE DE SECOURS

Trop souvent, toute la voiture est dessinée sans qu'on se préoccupe outre mesure de cette gêneuse qu'est la roue de secours. Où la mettre ? On verra bien. Et l'on voit... Qu'on nous pardonne l'expression : on la « colle » n'importe où.

Ci-dessus : la nouvelle carrosserie présentée au Salon par Peugeot sur sa 203 : un coupé tôlé deux places d'une ligne particulièrement heureuse.
Ci-dessous : la 15-six Citroën, dont les moyennes élevées, tenues en toute sécurité, restent sans concurrence.

L'aspect des carrosseries qui équipent en série les divers modèles Talbot, soit les 15 CV 3 litres Lago-Baby à 4 et 6 cylindres, soit les Lago-Record 4 l. 500, 6 cylindres, 22 CV. Le type Grand Sport, dérivé du Lago-Record, atteint la puissance de 195 CV (contre 170 CV).

La Hotchkiss-Grégoire demeure voiture d'avant-garde : carcasse en alliages légers, traction avant, moteur à 4 cylindres horizontaux opposés deux à deux refoidis par eau ; vitesse : 150 à l'heure.

Lorsque la voiture est « en tenue de voyage », qu'importe s'il est nécessaire de débarquer le tout sur la route, en cas de crevaison, pour accéder à la roue ; qu'est-ce que cela peut bien faire que la roue défaillante — qui remplace l'autre — soit pleine de boue, avec quelques enjolivements de cambouis : les manteaux sont là pour l'essuyer, et si le mode métallique de fixation de la roue déchiquette fort proprement les valises et autres sacs de cuir !...

C'est là l'un des progrès à rebours de l'automobile. Car, sans aller jusqu'à l'emplacement des roues de secours à l'extérieur — dont on ne veut plus, pour des raisons souvent discutables d'ailleurs — lorsqu'on prit la décision de les enfermer on leur ménagea toujours un compartiment à elles, indépendant du coffre à bagages, et qui donnait en même temps asile au cric et à l'outillage, quand ce n'était pas au bidon de secours.

Puis vint l'influence américaine, avec la roue dans le coffre à bagages, sans séparation. Pour cette raison qu'aux Etats-Unis la roue « de secours » mérite vraiment cette appellation. Vous avez en effet toutes chances de ne jamais avoir recours à son office. En cas de crevaison, le téléphone n'est-il pas à une centaine de mètres au maximum ? Avant que votre cigarette soit éteinte, un mécanicien sera arrivé pour faire le travail. Mais en nos pays nous avons le handicap d'utiliser vraiment la roue du coffre et de transporter réellement des bagages. Or les deux choses, mélangées, font très mauvais ménage.

UN SIÈGE PARTICULIER POUR LE CONDUCTEUR ET UNE POIGNÉE POUR LE PASSAGER

Autre influence américaine dont il ne convient pas de se réjouir : la banquette avant se substituant aux sièges séparés. Faut-il répéter qu'une voiture doit, en premier lieu, faciliter au maximum la tâche du conducteur ?

Or la condition essentielle pour permettre au pilote de conduire dans les meilleures conditions est qu'il puisse régler facilement sa position par rapport au volant et aux pédales. L'obliger à tenir compte, dans ce domaine, des aises du ou des passagers est inconcevable. Placer sur la même banquette un conducteur de petite taille et un passager de haute stature, cela conduit ou bien à obliger le pilote à manier son volant les bras tendus et à accéder aux pédales avec les plus grandes difficultés, ou bien à contraindre le passager à avoir les genoux au menton et à les heurter de surcroît au tableau de bord.

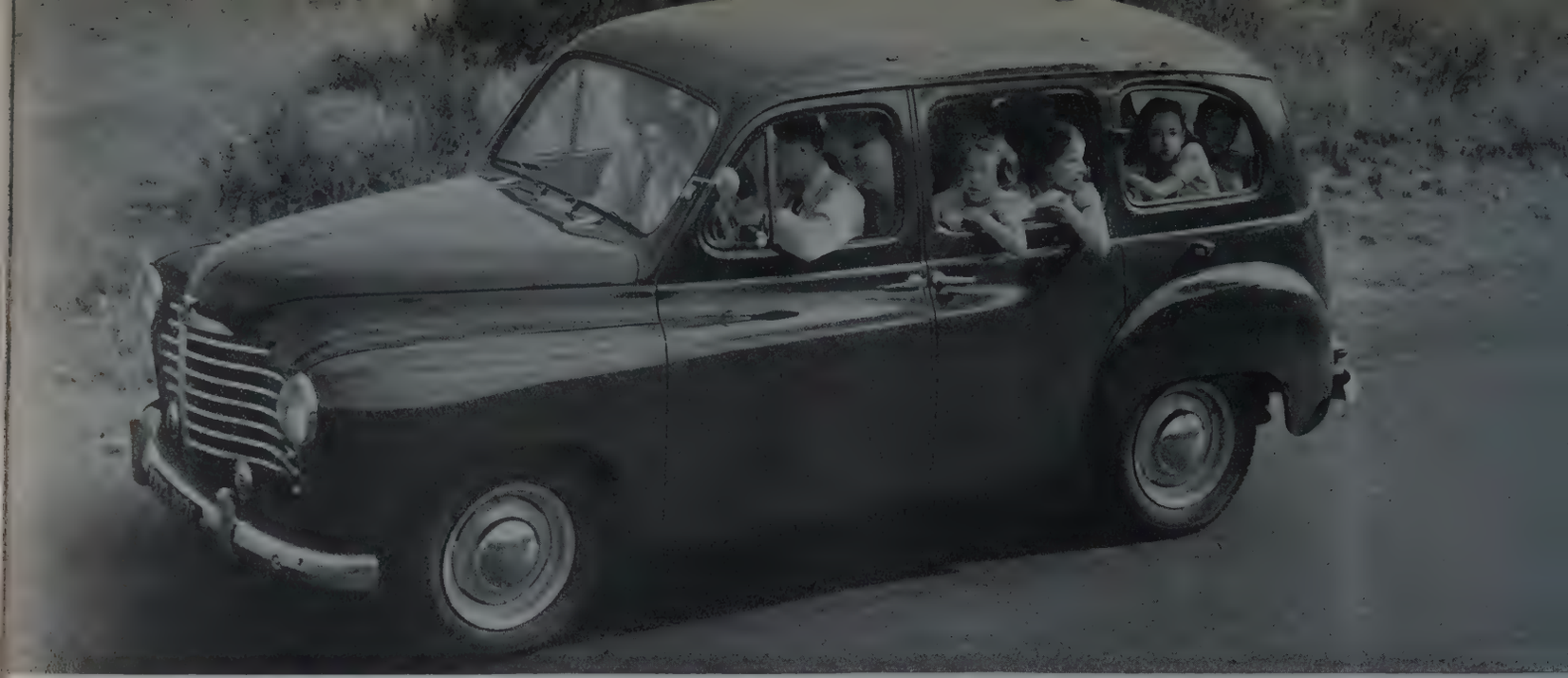
Vous voulez permettre trois personnes à l'avant ? Pourquoi pas. Vous aurez le siège indépendant pour le conducteur et un siège beaucoup plus large, véritable banquette à deux places, à côté de lui. Et, pour tout dire, nous serions tout à fait heureux si le dossier du siège du conducteur lui emboîtait quelque peu les reins, ce qui lui permettrait de virer sans être obligé de se cramponner à son volant pour ne pas être déporté soit à droite, soit à gauche.

Pendant que nous parlons virages, prenons en pitié nos passagers, et surtout ceux de l'avant, qui n'ont le plus souvent rien pour se tenir afin d'éviter d'être projetés de tous côtés. Une simple poignée sur le tableau de bord serait la bienvenue ; et, pour l'arrière, soit des sangles-brassières comme dans les wagons de chemin de fer, soit des poignées ou une barre fixée aux dossiers des sièges avant.

Pour une voiture sport très rapide la

Ci-contre : le nouveau coupé Simca-9 Sport, dont on peut juger de la finesse des lignes, et qui à ses qualités routières ajoute la suprême élégance pour une voiture de ville.

La Frégate Renault, voiture de grande allure susceptible de rouler en toute sécurité à 130 à l'heure.



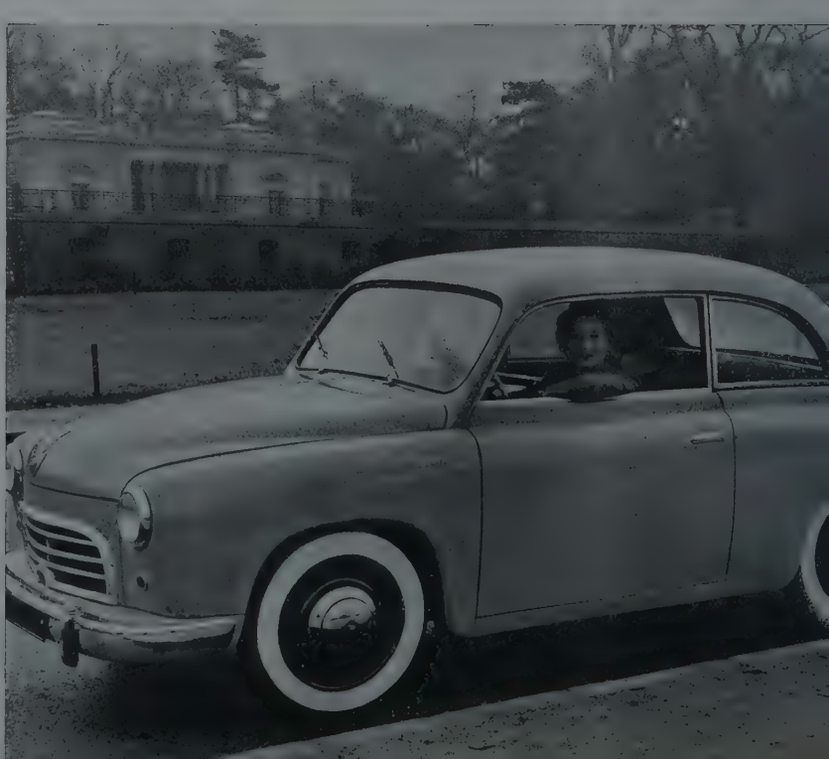
Ci-dessus : la Colorale Renault type Prairie, munie du célèbre moteur 85, est apte à de très nombreux emplois : au choix voiture commerciale ou voiture familiale.

Ci-contre : la plus petite voiture par ses dimensions extérieures, la Rovin, est l'une de celles offrant la plus grande place utile à ses passagers et à leurs bagages.

Ci-dessous, à gauche : l'une des Dyna-Panhard à carrosserie Junior Panhard présente à ce Salon son nouveau modèle 850 centimètres cubes (5 CV) : 130 à l'heure en Junior, plus de 120 en berline.

Ci-dessous : la Rosengart modèle Ariette, très économique d'emploi tout en offrant l'élégance et le confort des voitures plus puissantes, est entrée en production de série.

★



meilleure solution me semble être celle que j'ai expérimentée sur la nouvelle 8 V Fiat, qui roule à plus de 200 à l'heure : deux sièges bien enveloppants et, pour le passager, une très solide barre repose-pieds entourée de caoutchouc. Dans les virages pris à très vive allure le passager n'avait qu'à prendre appui sur les repose-pieds pour « s'encastrer » énergiquement dans le dossier du siège. Il n'était nullement déporté.

L'OUVERTURE DES PORTES ET CELLE DU CAPOT

Aucune porte ne devrait s'ouvrir d'avant en arrière, la sécurité devant prendre le pas sur tous les avantages que constituent la facilité d'entrée et de sortie, l'aisance plus grande pour la manœuvre de la fermeture et la fixation des articulations. Une porte mal fermée peut s'ouvrir brusquement en route sous la pression de l'air, avec tous les risques que cela comporte pour le passager et pour les piétons. D'autre part, un certain nombre d'accidents ont été relevés avec la cause suivante : le conducteur s'aperçoit que la porte est mal fermée, tenue seulement par le second cran de sécurité. Pour pouvoir « claquer » la portière, il lui faut d'abord dégager ce dernier en actionnant le loquet. A ce moment il est violemment entraîné à l'extérieur par la brusque ouverture de la portière. Cet « incident » est beaucoup plus fréquent qu'on ne le pense.

Un accident plus rare, mais qu'il serait facile d'éviter, est celui de l'ouverture, en marche, du capot. L'air qui s'y engouffre brusquement peut très bien arracher alors le crochet de sécurité, le capot se dresse et vient fracasser le pare-brise, retirant de surcroît toute visibilité au conducteur. Lorsqu'on examine de quelle façon précaire est assurée la fermeture des capots de nos voitures et la faiblesse de l'attache du crochet de sécurité, on s'étonne que l'accident ne survienne pas plus souvent. Le remède le plus simple serait celui imposé dans l'équipement des voitures des 24 Heures du Mans : deux petits morceaux de courroie à boucle fixés, l'un au capot, l'autre à la carrosserie ; ou, si l'on désire ne rien modifier à l'extérieur, un « sandow » fixé à l'intérieur du capot et s'accrochant par un mousqueton à la carrosserie, sandow monté « mou » évidemment, de manière qu'il soit possible de passer la main sous le capot entrebâillé pour décrocher le mousqueton lorsqu'on désire lever le capot.

QUE SE PASSE-T-IL DERRIÈRE LE TABLEAU DE BORD ?

Notons encore que tous les tableaux de bord devraient bien être mobiles et basculer autour de charnières, comme c'était de règle autrefois sur toutes les voitures d'une certaine classe, et comme Peugeot l'a fait sur sa 203. Rien de plus facile, en la circonstance, que de vérifier les connexions électriques, de resserrer un écrou, toutes choses qui posent de délicats problèmes de courts-circuits par la clef ou le tournevis lorsqu'il faut travailler derrière un tableau de bord... sans préjudice de reptations acrobatiques.

Si l'on ajoutait un robinet de batterie, cela vaudrait mieux encore.

SIGNAL D'ALARME ET FREIN (THÉORIQUE) A MAIN

Et, malgré tout notre désir de n'avoir pas à nous occuper de mécanique, nous devons pourtant tenir compte que les réparations coûtent cher et que nous intéresse tout ce qui peut nous prévenir d'un danger avant qu'il fasse naître de sérieux dégâts. Le premier indice étant, comme dans le corps humain, l'élévation anormale de la température du moteur — qui se manifeste par la montée de la température de l'eau de refroidissement — nous estimons indispensable la présence, sur le tableau de bord, d'un thermomètre d'eau.

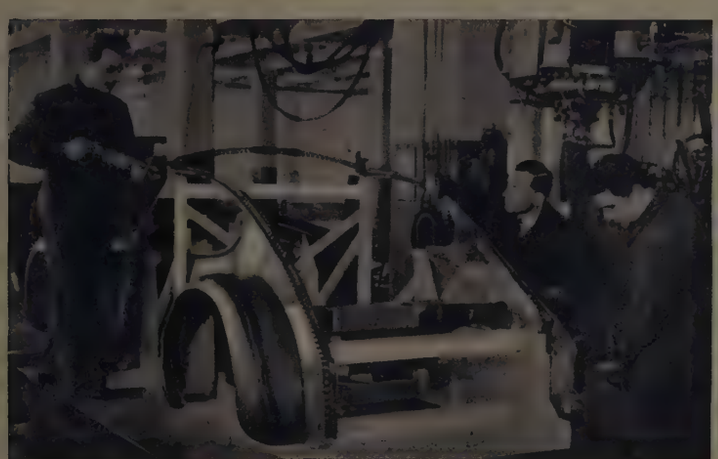
Ci-dessus : la Vedette Ford s'est récemment adjoint une version « Abeille », voiture qui présente à la fois toutes les caractéristiques d'un véhicule utilitaire des plus pratiques et d'une voiture de haute classe avec son moteur 8 cylindres en V.
Ci-dessous : la prestigieuse « Comète », autre modèle de la Ford S. A. F.

« GRAND LARGE »

Première voiture européenne de série présentée avec une carrosserie fermée à visibilité maxima, la Simca Aronde « Grand Large » sera l'objet d'une attention particulière. Glaces baissées, le montant de séparation des glaces avant et arrière disparaît complètement. C'est la formule de l'avenir.

ESPAGNE

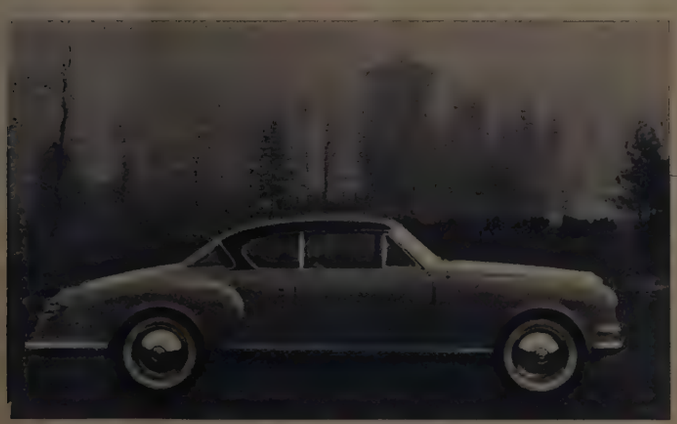
La voiture espagnole de sport, la Pegaso 102, est entrée maintenant dans la phase de la production dans les usines de l'E. N. A. S. A. à Barcelone et à Madrid : moteur 8 cylindres en V à double arbre à cames en tête pour tous les modèles. Il s'ajoute, cette année au modèle 2 l. 500 présenté l'an dernier un 2 l. 800 tournant un peu moins vite, mais possédant une plus grande puissance aux basses et moyennes allures. De plus, un modèle 2 l. 500 à compresseur à basse pression, voiture grand sport atteignant la vitesse de 236 à l'heure à 6.800 tours-minute du moteur. Nos clichés : la berline de série, l'ossature de la voiture et une deux places grand sport.

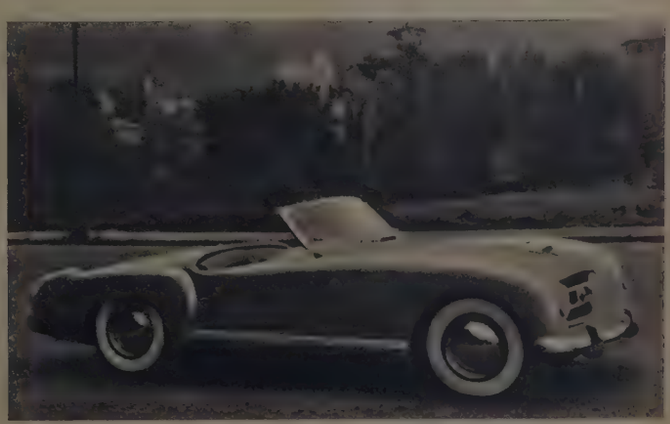


ITALIE

Ci-dessus : fabrication moderne d'une carrosserie autoportante pour voiture de sport. Dans la Fiat 8 V, cette carrosserie est constituée par deux coques soudées entre elles. **A gauche :** la coque intérieure, qui constitue l'armature rigide du revêtement de la coque extérieure ; **à droite,** ensemble particulièrement robuste et léger en même temps.

Ci-dessous : deux voitures italiennes carrossées par Pinin-Farina. **A gauche :** une Lancia-Aurelia ; **à droite :** une Nash-Healey, exemple de collaboration internationale : mécanique américaine, châssis anglais, carrosserie italienne.





WEEK-ENDS

Une chaumière dans laquelle on a mis tout son cœur... La nature à portée de la main... Des enfants dans un jardin... Et l' « Aronde » amie qui met ce rêve à moins de deux heures de la réalité quotidienne.

Une voiture américaine d'avant-garde, avec ses quatre roues enveloppées : la Nash Statesman Golden Airflyte, dont la carrosserie a été dessinée par Pinin-Farina.

La Cadillac est l'une des voitures de luxe de la production des U. S. A. Son moteur 8 cylindres en V de 5.424 centimètres cubes, à soupapes en tête, développe 150 CV à 3.600 tours-minute.

Le coupé Capri Spécial Lincoln est également équipé d'un 8 cylindres en V. Sa cylindrée est de 5.202 centimètres cubes et il développe 160 CV.

La berline de série Fiat 1400, voiture « sérieuse » par excellence. La production Fiat s'augmente d'une 1.900 centimètres cubes.

Une Alfa-Romeo 1900, moteur 6 cylindres à double arbre à cames en tête, carrossée en cabriolet deux places par Pinin-Farina.

L'avant caractéristique de la voiture constitue l'une des attractions du Salon de Turin : la Lancia-Aurelia, carrossée par Pinin-Farina.

ALLEMAGNE

Deux voitures allemandes : **ci-dessus :** une Mercédès ; **ci-dessous et à gauche :** une Porsche. Mercédès a tenu à conserver son avant classique dans tous ses modèles (le grand sport excepté) 170, 220 et 300 (chiffres qui indiquent le dixième de la cylindrée). On sait que Mercédès a gagné les 24 Heures du Mans. La Porsche, au moteur arrière 4 cylindres horizontaux opposés refroidis par air, est la récente triomphatrice de Liège-Rome-Liège.

TCHÉCOSLOVAQUIE

La voiture de la grande marque tchécoslovaque Skoda est présentée avec une nouvelle carrosserie aux lignes modernes. Moteur avant, roues arrière motrices. L'autre voiture tchécoslovaque, la Tatraplan, est équipée d'un moteur 4 cylindres opposés refroidis par air placé à l'arrière.

GRANDE-BRETAGNE

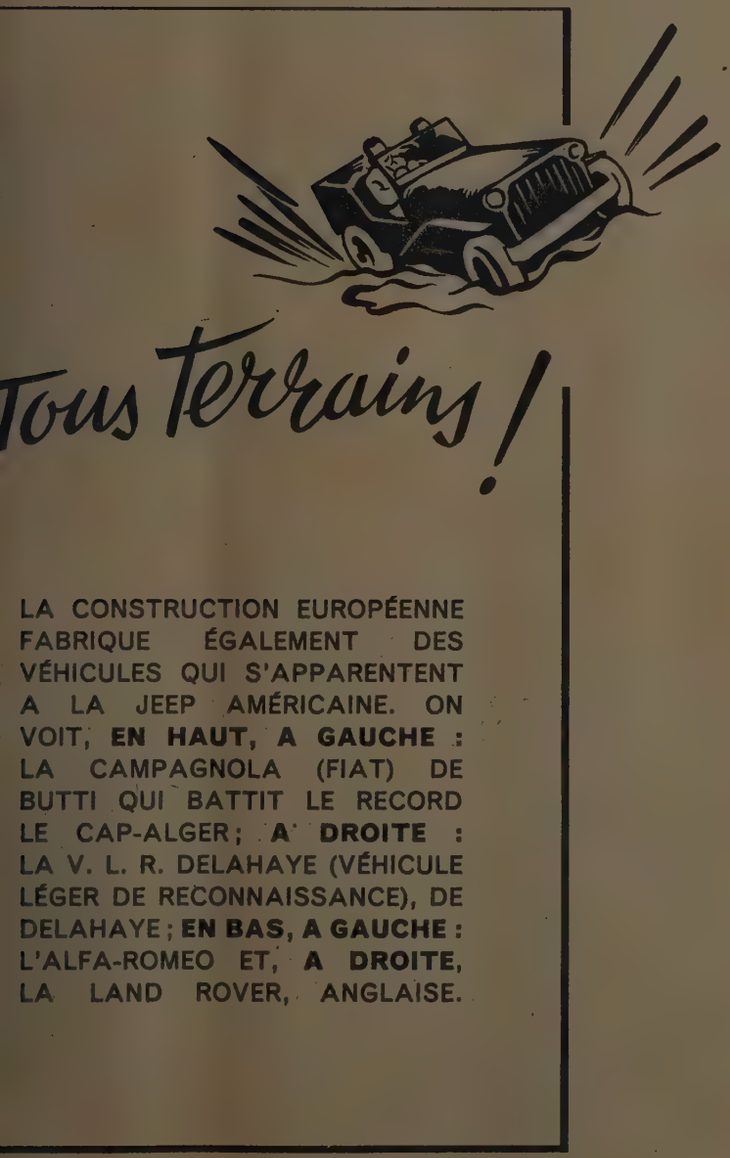
La plus populaire des voitures anglaises, l'Austin « Seven », 4 cylindres, 800 centimètres cubes, à soupapes en tête, caisse autoportante, 4 vitesses, pouvant atteindre 100 kilomètres à l'heure et dont la consommation est de 7 litres aux 100 kilomètres.

Faut-il dire encore qu'il existe trop de voitures dans lesquelles le frein à main, d'une efficacité insuffisante, est tout à fait inapte à assurer sa fonction de frein de secours en cas de défaillance du frein à pédale et qu'il est regrettable qu'on puisse se considérer comme très heureux s'il consent, à l'arrêt en côte ou en descente, à empêcher la voiture de se mettre tout doucement en marche dans le sens de la déclivité ?

LE PARE-BRISE, HEURTÉ, DEVIENT OPAQUE

Il faut enfin souhaiter que soient appliquées, en temps utile, les nouvelles dispositions légales concernant les pare-brise, qui, en cas de bris, ne doivent pas seulement éviter les éclats coupants, mais encore conserver une transparence suffisante pour pouvoir permettre de conduire autrement qu'en aveugle. On sait, en effet, qu'il existe deux sortes de verres de sécurité : le verre trempé et le verre feuilleté. A la suite d'un choc, le premier se divise en un grand nombre de petits éclats non coupants qui se répartissent sur la surface entière du pare-brise en le rendant opaque lorsque les éclats ne se sont pas détachés ; le conducteur n'a plus alors que la ressource de donner un coup de coude au travers du pare-brise. Dans le verre feuilleté, au contraire, son principe de trois lames de verre entre lesquelles est inséré un produit « collant » fait que le choc, même s'il peut briser les trois glaces superposées, et non l'une ou deux d'entre elles, ce qui est le cas le plus fréquent, ne projette pas d'éclats du fait que le sens de la brisure est différent dans les trois glaces collées ensemble. Les deux bords de chaque fêlure sont en quelque sorte fixés sur le support rigide constitué par les deux autres vitres dont les fêlures n'ont pas la même direction. Mais le verre feuilleté coûte évidemment plus cher que le verre trempé. Qui trouvera les solutions de compromis ?

Dans ce qui va suivre nous nous sommes efforcés, en rangeant les voitures actuellement sur le marché mondial en catégories selon les besoins, d'indiquer celles qui sont susceptibles de donner satisfaction à leurs usagers.



LES BESOINS DE LA CLIENTÈLE CE QU'ON A FAIT POUR LA SATISFAIRE

LES « GROSSES VOITURES »

La note dominante de ce qu'on a coutume de grouper sous l'appellation de « grosses voitures » est la recherche du maximum de confort : ce dernier sera souvent payé par un encombrement parfois un peu gênant, l'emploi de moteurs de dimensions imposantes, mais parfaitement silencieux, une suspension quelque peu « berceuse », non exempte d'inconvénients pour les très grandes vitesses, mais autorisant néanmoins de fortes moyennes par un train soutenu et un excédent de puissance qui réduit les temps perdus pour la remise en action après un ralentissement.

Voitures de grand luxe, sans discussion.

Devant elles, la construction européenne ne peut être qu'en mauvaise posture. En effet, la clientèle limitée à laquelle elles s'adressent ne permet que la fabrication en petit nombre, à une échelle semi-artisanale ou semi-industrielle si l'on préfère. Le résultat est un prix de revient très élevé, ce qui raréfie encore le marché.

En fait, la voiture de grand luxe, telle que nous l'avons définie, ne peut être logiquement construite que par les Etats-Unis, pays riche, où le niveau de vie permet de disposer d'une nombreuse clientèle pour l'acquisition de cette catégorie de voitures. D'où la possibilité de les construire en grandes séries, à un prix auquel il est vain de penser que la construction européenne puisse jamais parvenir.

Que ces voitures ne répondent pas exactement aux conditions de la circulation sur nos routes et à notre mentalité, ce n'est pas niable. Fort heureusement pour les quelques marques françaises, anglaises et allemandes qui ont encore dans leurs programmes un modèle de « grosse voiture » d'une cylindrée égale ou supérieure à 3 litres: Delahaye, Talbot-Lago, Hotchkiss et Bugatti en France, Rolls-Royce, Bentley, Humber et Daimler en Angleterre, Mercédès en Allemagne.

En face de ces « tirailleurs », voici venir les masses de manœuvre (27 modèles) de l'industrie américaine avec, pour chefs de file (en ce qui concerne les cylindrées dépassant 5 litres), les 8 cylindres en V de Chrysler, Cadillac et Lincoln, les 8 cylindres en ligne de Buick et Packard, les 6 cylindres Hudson-Hornet, suivis de près (avec une cylindrée de plus de 4 litres) par la 8 cylindres en V d'Oldsmobile, un autre modèle de Buick et de Packard (toujours 8 cylindres en ligne), les 6 cylindres de Chrysler, Hudson, Nash, de Soto, les 8 cylindres en ligne de Pontiac et Hudson.

Entre 3 et 4 litres, douze voitures qui s'appellent : Chevrolet (deux 6 cylindres), Dodge (deux 6 cylindres), Ford (un 6 cylindres, un 8 cylindres en V), Hudson (un 6 cylindres), Kaiser (un 6 cylindres), Nash (un 6 cylindres), Plymouth (un 6 cylindres), Pontiac (un 6 cylindres), Studebaker (un 8 cylindres en V).

L'accroissement des puissances spécifiques a permis de rapprocher des possibilités et du confort des « grosses voitures » les voitures dont le moteur a une cylindrée comprise entre 2 et 3 litres.

Mais dans cette catégorie, un peu plus « raisonnable », l'industrie européenne se défend mieux. Aussi peut-elle aligner vingt-six modèles (seize anglais, sept français, deux allemands, un italien) contre sept pour les Etats-Unis.

Voitures plus luxueuses que les voitures « moyennes », grandes routières, généralement capables, en ce qui concerne les voitures européennes, de vitesses allant de 130 à 150 à l'heure.

En France : la 15 CV Citroën, la 3 litres Delage, la Ford-Vedette, la 4 cylindres Hotchkiss, la Hotchkiss-Grégoire, les Talbot 4 et 6 cylindres.

En Italie : la 6 cylindres Alfa-Romeo 2.500.

En Grande-Bretagne : les 6 cylindres A. C., Armstrong-Siddeley, Austin, Ford-Zephyr, Lagonda, Morris, Rover, Vauxhall et Wolseley ; les 4 cylindres Austin, Humber, Riley, Standard, Sunbeam et Triumph. Allard monte des moteurs divers, généralement américains.

En Allemagne : la 6 cylindres Mercédès 220 et la 6 cylindres Opel-Kapitan.

Aux Etats-Unis : les 6 cylindres Chevrolet, de Soto, Dodge, Nash, Studebaker et Willys ; la 4 cylindres Henry J. (Kaiser), la plus petite cylindrée américaine avec 2 litres 199 (à l'exception, naturellement, de la très petite Crosley 721 centimètres cubes, que l'on trouvera dans sa catégorie).

LES VOITURES MOYENNES

C'est dans la marge de cylindrée comprises entre 1 l. 200 et 2 litres que nous trouvons la plupart des voitures européennes de grande série. Encore faut-il faire une discrimination en ce qui concerne les 2 litres, voitures qui sortent déjà de ce cadre : la Frégate Renault, la 1900 Alfa-Romeo, la Lancia-Aurelia « Gran Turismo », les voitures anglaises Lanchester et Bristol, la Tatraplan tchécoslovaque.

Dans la réalité, et avec les puissances spécifiques qu'on atteint aujourd'hui, les caractéristiques de la voiture moyenne, du véhicule bon à tous les usages, susceptible d'accomplir normalement de longs voyages à 70-80 de moyenne avec une consommation de 9 à 10 litres aux 100 kilomètres, suffisamment silencieuse, tenant bien la route et capable d'une vitesse de pointe de 120 à l'heure, ces caractéristiques sont le plus souvent : moteur 4 cylindres à soupapes en tête, cylindrée comprise entre 1.200 et 1.400 centimètres cubes (1.500 centimètres cubes pour nombre de voitures anglaises, fidèles en principe à cette cylindrée traditionnelle), voitures à quatre bonnes places, boîte à quatre vitesses.

Les régimes des moteurs montent entre 4.000 et 5.000 tours-minute sans inconvénient, par suite des progrès réalisés dans leur équilibrage statique et dynamique. Au surplus, pour rester en des limites de sécurité en ce qui concerne les vitesses linéaires des pistons et éviter ainsi un « choc » trop violent dans le mouvement alternatif au moment où ce mouvement change de sens, tout autant que pour restreindre la vitesse du frottement entre segments des pistons et cylindres, les moteurs se sont « aplatis », c'est-à-dire que le diamètre des cylindres (alésage) tend à devenir égal ou même supérieur à la course des pistons entre leur point mort haut et leur point mort bas. La solution présente encore l'avantage d'obtenir des moteurs plus compacts, donc plus résistants et d'un moindre encombrement en hauteur, résultat précieux pour permettre d'abaisser les capots, qui sont toujours trop hauts.

L'étude des formes de la culasse, de la position des soupapes et des bougies a permis l'adoption de taux de compression plus favorables et se traduisant pour l'usager par une diminution de la consommation eu égard à la puissance disponible.

Les autres voitures « moyennes » sont fabriquées :

En France : par Citroën avec sa 11 CV, dont la cylindrée un peu élevée (1.911 centimètres cubes) s'explique par l'ancienneté du modèle ; par Peugeot avec sa 203 de 1.290 centimètres cubes ; par Simca, dont l'Aronde a une cylindrée de 1.221 centimètres cubes ;

En Italie : par Fiat avec sa 1.100 E et sa 1.400 ; Lancia avec l'Aurelia 1.756 centimètres cubes ;

En Grande-Bretagne ces voitures sont : l'Austin 40, les Ford anglaises Anglia, Prefect (anciens modèles) et Consul (nouveau modèle), la Hillman, la Jowett à 4 cylindres horizontaux opposés, la M. G., la Morris-Oxford, la Riley, la Singer, la Triumph, la Vauxhall et la Wolseley. Toutes ont une cylindrée variant entre 1.173 centimètres cubes pour l'Anglia, et 1.508 centimètres cubes pour la Consul, la moitié des voitures ayant une cylindrée comprise entre 1.400 et 1.500 centimètres cubes ;

En Allemagne : la Ford-Taunus (1.172 centimètres cubes), l'Opel Olympia (1.488 centimètres cubes), la Borgward Hansa (1.500 centimètres cubes), et la Mercédès 170 (1.172 centimètres cubes).

En Tchécoslovaquie : la Skoda (1.221 centimètres cubes) ;

En Suède : la Volvo (1.420 centimètres cubes).

A l'exception de la Bristol et de la Lancia, qui sont des 6 cylindres (en V à 60° pour Lancia), de la Tatraplan et de la Jowett : 4 cylindres horizontaux opposés deux à deux, refroidis par air pour la Tatraplan, par eau pour la Jowett, toutes les autres voitures de la classe « moyenne » ont des moteurs 4 cylindres à refroissement par eau.

LES VOITURES DE PETITE CYLINDRÉE

On doit admettre qu'une des qualités mises en avant pour ces voitures est la maniabilité que leur confère un moindre encombrement. Il serait bien surprenant que des voitures dont les dimensions extérieures sont plus petites pussent posséder des cotes intérieures égales. Disons seulement qu'on s'est ingénié à perdre le moins possible de la place réservée aux occupants. En réalité, si les passagers d'une voiture de petite cylindrée ne peuvent pas se permettre de s' « affaler », il leur est néanmoins possible de s'asseoir fort correctement... s'ils sont de « dimensions normales ».

En petites cylindrées il n'est pas douteux que l'industrie française possède une belle avance. Les palmarès des manifestations sportives de grand tourisme sont là pour en justifier. Entre autres, la troisième victoire consécutive d'une Panhard dans le « classement à l'indice » des 24 Heures du Mans, la course la plus dure qui soit.

Et le « duel au couteau » dans les grands rallyes entre les Dyna-Panhard et les 4 CV Renault pour la première place de leur catégorie constitue la preuve de la supériorité manifeste de ces deux voitures sur le lot international de leurs concurrentes.

D'autre part, la réputation exceptionnelle acquise par la 2 CV Citroën est sans exemple équivalent ; cependant que notre autre « toute petite », la Rovin, continue depuis sa création, il y a cinq ans, à être régulièrement fabriquée à deux ou trois exemplaires par jour, cadence volontairement modeste : mais on comprendra qu'elle ne puisse suivre sans à-coups « son petit bonhomme de chemin » que si ses propriétaires en sont satisfaits.

La technique de ces deux voitures est très variable en France, où se rencontrent aussi bien les 2 cylindres horizontaux opposés refroidis par eau (Rovin) ou par air (Citroën et Panhard) que le 4 cylindres classique (Renault et Rosengart), la traction avant avec Citroën et Panhard que le « tout à l'arrière » avec Renault et Rovin, ou le moteur à l'avant et les roues arrière motrices avec Rosengart.

L'Italie, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis sont fidèles au moteur à 4 cylindres refroidis par eau et à la transmission par pont arrière.

A l'exception de la Volkswagen (que nous avons rangée dans la classe des « petites cylindrées », bien que ses 1.131 centimètres cubes dépassent la limite de 1.000 centimètres cubes), avec son 4 cylindres horizontaux refroidis par air et placé à l'arrière, les autres voitures allemandes de cette classe sont toutes à traction avant et équipées d'un moteur 2 cylindres verticaux à deux temps : Lloyd, 293 centimètres cubes ; Champion, 398 centimètres cubes ; Gutbrod, 593 centimètres cubes ; Goliath, 688 et 845 centimètres cubes. Il en est de même pour la voiture suédoise S. A. A. B., 764 centimètres cubes.

LES VOITURES DE SPORT

Qu'on s'en félicite ou qu'on le déplore, c'est un fait : l'augmentation de la vitesse des voitures de série a fait se développer le goût du sport automobile. On pourrait déjà en voir la manifestation dans les matches que se livrent sur les routes un certain nombre de personnes qui apparaissent, dans la vie normale, dotées d'un calme imperturbable.

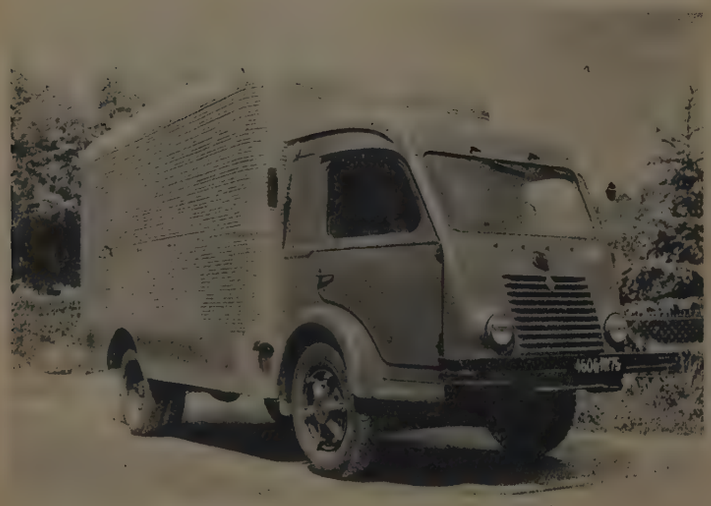
Il y aurait matière à philosopher sur cet exutoire qui met l'exploit sportif à la portée de tous, sans qu'il soit nécessaire de posséder des moyens physiques exceptionnels, et qui offre peut-être aussi l'avantage de se persuader qu'en dépassant une voiture on fait preuve sur le conducteur de celle-ci d'une supériorité qu'il n'eût peut-être pas été aussi facile d'assurer en d'autres circonstances.

L'exploit sportif et la satisfaction orgueilleuse mis à la disposition de toute personne possédant les moyens d'acquérir une voiture très rapide, quel progrès !

Ne soyons ni amer ni injuste. La joie sportive de piloter vite existe par elle-même, sans intervention d'une sorte de revanche physique et du désir vaniteux d'étonner les spectateurs. Au reste, triompher du temps, faire appel à toutes les qualités que l'on possède de sang-froid et de rapidité dans les décisions à prendre et leur exécution, avoir la sensation d'être le maître de son destin devant des dangers accrus, tout cela n'est déjà pas si mal et caractérise d'ailleurs parfaitement l'esprit sportif et cet atavique désir informulé d'aventure qui sommeille plus ou moins au fond de nous.

Quoi qu'il en soit, on trouve l'affirmation du développement du goût de la vitesse en automobile dans la multiplication des rallyes et du succès qu'ils obtiennent malgré leur nombre croissant.

Certes, l'importance de la clientèle des voitures sport ne se peut comparer avec celle des voitures normales. Mais elle n'est pourtant pas négligeable. Et même aux Etats-Unis, où l'on aurait tendance à croire que l'automobile n'est plus qu'un moyen de transport, la voiture de sport



Un exemple de carrosserie en alliages légers (Socal) sur Renault 2.500 kilos ; capacité : 16 mètres cubes ; poids : 510 kilos, gain de poids équivalent à une augmentation de la charge utile.

Sur châssis Berliet, cette benne à compression, dont il est évidemment difficile de faire un véhicule élégant, ne manque pourtant pas d'une certaine allure résultant du soin de sa construction.

L'autocar Chausson 52 AN, à carrosserie-poutre comme tous les autocars de la marque, comporte les plus modernes — et les plus logiques — aménagements. Au poste de commande, le siège du conducteur est articulé en tous sens et le pilote trouve à portée de sa main, **au centre**, l'interrupteur général de courant, **à droite**, les fusibles. La porte coulissante dégage complètement l'entrée sans constituer un obstacle à l'extérieur du véhicule lorsqu'elle est ouverte (exemple dont les voitures devraient bien s'inspirer).

a conquis un bon nombre d'adeptes et il s'organise un peu partout des compétitions qui réunissent aussi bien des voitures européennes spécifiquement « sport » que des voitures américaines ayant subi de plus ou moins grandes transformations. Ferrari a une clientèle américaine qui compte ; et si une maison italienne comme la S. I. A. T., spécialisée dans les adaptations grand sport, s'est permis de réaliser un châssis original de toutes pièces destiné à recevoir les moteurs Chrysler ou Cadillac et à constituer ainsi une voiture ultra-rapide — plus de 250 à l'heure — ce n'est pas sans s'être assuré qu'il y ait acheteur, aux Etats-Unis, pour une centaine de ces châssis. Fait plus symptomatique encore : l'association entre le constructeur anglais de châssis sport Donald Healey, la marque américaine Nash pour la partie mécanique et le carrossier italien Pinin-Farina pour la carrosserie. L'ensemble aboutit à la Nash-Healey.

Il existe incontestablement une clientèle réelle pour la voiture sport. Bien que soit non moins certaine la difficulté de « gagner de l'argent » en construisant de telles voitures, l'avenir dira si les nôtres ont eu raison de se désintéresser de la question en reportant presque totalement leur effort dans les fabrications d'armement. En disant cela nous pensons à Delahaye. Son modèle 235, que nous avons chronométré à 180 à l'heure avec une carrosserie 5-6 places, pouvait constituer l'embryon d'une voiture sport capable de rivaliser avec les meilleures. Souhaitons que ce ne soit que partie remise.

En revanche, un homme a encore la foi : M. Anthony Lago, qui préside aux destinées de Talbot. Mais il manque de moyens financiers. S'il pouvait faire « tourner » son usine avec d'autres fabrications, on peut penser qu'il en développerait le compartiment sportif.

La voiture européenne de grande puissance ne peut guère se défendre que sur le terrain de la voiture sport, laquelle est d'ailleurs susceptible d'être munie d'une carrosserie des plus confortables. Les caractéristiques « sport » concernent la tenue de route, la précision de la direction, la sécurité du freinage et la possibilité d'accélérations énergiques. Départ arrêté, une voiture sport doit pouvoir arriver bien près de son maximum de vitesse en un kilomètre.

C'est ce que réalisait la dernière venue de la catégorie, la 8 V Fiat, dont la vitesse est de 200 à l'heure ; et dans la classe des « petites » voitures sport la nouvelle 5 CV Dyna-Panhard Junior 850 centimètres cubes, chronométrée à 130 à l'heure, est, départ arrêté, sensiblement à 123 à la limite du kilomètre.

Quelles sont actuellement les voitures sport ?

En France, la Lago Grand Sport et, en « petite » catégorie, les Panhard-Junior et D. B., la Renault 1062 à deux carburateurs... en attendant sa version en carrosserie spéciale.

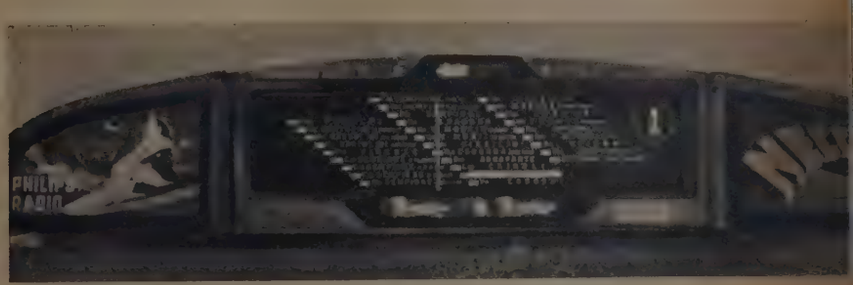
Ajoutons-y les deux Simca-Sport carrossées en coupé et en cabriolet, qui constituent d'ailleurs, plutôt que des engins de compétition, des voitures vives et d'une grande élégance de ligne.

En Italie il faut mettre à part les Ferrari 12 cylindres, que ce soient la 2 l. 500, la 3 litres ou la 4 l. 100, et qui constituent des voitures « super-sport » dont le prix s'établit en conséquence. En sport « série », la 2 litres Fiat 8 V (8 cylindres en V), la Lancia-Aurelia « Gran Turismo » 2 litres, 6 cylindres en V, les Alfa-Romeo Sport, soit la 1900 quatre cylindres, soit la 2 l. 500 six cylindres ; enfin quelques Maserati 6 cylindres 2 litres et quelques Osca, marque créée par les frères Maserati.

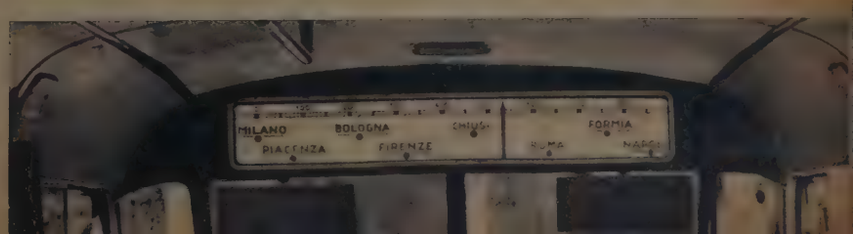
En Angleterre, les Jaguar 3 l. 440, les Aston-Martin et H. R. G. de 2 l. 500, les Frazer-Nash de 2 litres, et plusieurs modèles Healey.

En Allemagne, la Mercédès 3 litres six cylindres inclinés, en ligne, gagnante des 24 Heures du Mans, et les Porsche 1.100, 1.300 et 1.500 centimètres cubes (moteur à l'arrière, 4 cylindres horizontaux opposés deux à deux et refroidis par air).

Enfin, en Espagne, les Pegaso 8 cylindres en V, 2 l. 474, dont il existe une version à compresseur, et 2 l. 810.



Dispositif italien commandé par le conducteur et permettant d'indiquer soit le prochain arrêt dans les cars urbains, soit le nombre de kilomètres restant à parcourir avant d'atteindre la ville la plus proche.



1 MONSIEUR DONT LA SITUATION EST IMPORTANTE ET QUI TIENT A LE MONTRER

DÉSIRS

Présentation de luxe très spacieuse, pour qu'on y ait toutes ses aises. Vitesses ? Oui, mais **surtout** grand confort, silence. Consommation d'essence indifférente.

RÉPONSES

Voitures américaines, depuis la Chevrolet jusqu'à la Cadillac, ou voitures super-luxe comme : Rolls-Royce ou Bentley, Daimler, Packard, Mercédès 300.

Prix : un certain nombre de millions et quelques combinaisons nécessaires à cause des devises.

2 JEUNE FEMME ÉLÉGANTE CONDUISANT ELLE-MÊME

DÉSIRS

Voiture d'une très jolie ligne, bien finie, de belles couleurs, suprêmement élégante, mais d'une élégance discrète, voiture 2 places, carrosserie fermée (à cause du teint).

RÉPONSES

Coupé Simca Sport, Ford Comète.

Prix : de 1.250.000. à 1.500.000.

3 JEUNE FEMME ÉLÉGANTE NE CONDUISANT PAS

DÉSIRS

Mêmes désirs, mais voiture plus importante.

RÉPONSES

Ford Comète (déjà nommée), Talbot et Delahaye (carrosseries spéciales). Toutes voitures italiennes à carrosseries particulières de Pinin-Farina, Farina, Touring, Ghia, etc.

Prix : bien près de 2 millions comme limite inférieure.

4 MONSIEUR NE REGARDANT PAS DE TRÈS PRÈS A LA DÉPENSE, MAIS QUAND MÊME...

DÉSIRS

Voiture de classe, spacieuse mais sans exagération, frais d'utilisation en des limites raisonnables elles aussi.

RÉPONSES

Vedette, Frégate, 15 CV Citroën, Hotchkiss.

Prix : environ du million à 1.500.000.

5 SPORTSMAN A GROSSE FORTUNE

DÉSIRS

Voiture ultra-nerveuse, aux démarrages impressionnants. Très grandes vitesses avec une entière sécurité. Quelques sacrifices en ce qui concerne le confort et le silence.

RÉPONSES

Lago Grand Sport, Jaguar, Fiat 8 V, Aston-Martin, Nash-Healey, Allard, Lancia « Gran Turismo », Mercédès 300 SL, Pegaso.

Prix : ... quelques millions, à partir de 2.500.000.

6 SPORTSMAN JEUNE ET AUX MOYENS LIMITÉS

DÉSIRS

Mêmes désirs, mais avec une dépense raisonnable.

RÉPONSES

Panhard Junior, ou D. B., ou Callista, Renault 1064, Porsche.

Prix : 800.000 francs à 1.500.000.

7 CONDUCTEUR AIMANT A PARTICIPER DE TEMPS A AUTRE A DES RALLYES, MAIS UTILISANT SA VOITURE EN TEMPS ORDINAIRE

DÉSIRS

Voiture aux caractéristiques sport atténuées, avec plus de confort.

RÉPONSES

Panhard, Renault 1063, Simca Sport et toutes voitures de série après être passées entre les mains de mécaniciens spécialisés : Peugeot, Citroën, Hotchkiss, Talbot, Delahaye, etc.

Prix : 1 à 3 millions.

8 GRAND ROUTIER FORTUNÉ

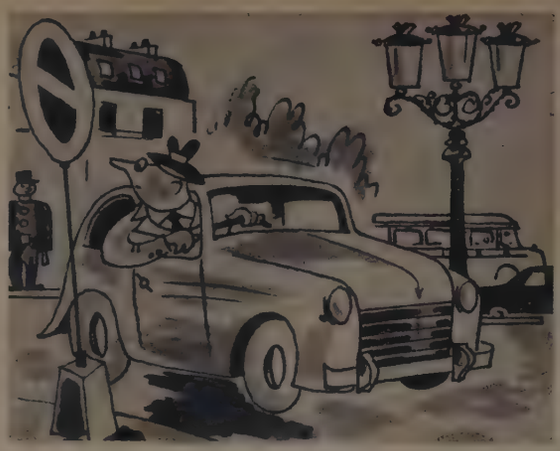
DÉSIRS

Fortes moyennes, avec une entière sécurité de route, cette dernière constituant la principale exigence.

RÉPONSES

Hotchkiss-Grégoire, Delahaye, Talbot, Alfa-Romeo, Sunbeam.

Prix : à partir de 2 millions.



9 POUR LA VILLE

DÉSIRS

Première condition : petite voiture très peu encombrante (à cause des places libres au stationnement).

RÉPONSES

Rovin, Fiat 500 (puisque la Simca 6 n'est plus construite, hélas !), Rosengart, 4 CV Renault, Dyna-Panhard.

Prix : de 400.000 à 700.000 francs.

10 L'AGRICULTEUR

DÉSIRS

Pouvoir transporter divers matériels et utiliser le véhicule comme voiture de tourisme aussi bien pour la promenade que pour les voyages. Pouvoir transporter alors quatre personnes et les bagages.

RÉPONSES

Voiture à carrosserie dite commerciale, ou beak, ou canadienne, ou « Station-Wagon ». Selon les charges : soit Peugeot ou Simca, soit Renault Coloniale ou Ford-Abeille, soit les « Station-Wagon » américains Willys, etc.

Prix : 800.000 à 1 million pour les voitures françaises ; 1 à 3 millions pour les autres.

11 LE CULTIVATEUR QUI A BESOIN D'UNE VOITURE AGRICOLE

DÉSIRS

Possibilité de rouler dans les champs et sur la route, d'être utilisée comme tracteur agricole léger et de pouvoir utiliser le moteur à poste fixe.

RÉPONSES

VLR Delahaye, Willys-Jeep, Campagnola Fiat, Land Rover, Alfa-Romeo.

Prix : 1 à 2 millions.

12 MONSIEUR TOUT-LE-MONDE, SANS DÉSIRS PARTICULIERS

DÉSIRS

Une bonne voiture 4 places qu'on puisse utiliser en toutes circonstances, économique de consommation et de réparations, bonne routière.

RÉPONSES

Selon budget : 2 CV Citroën, 4 CV Renault, Volkswagen, Ariette Rosengart, Dyna-Panhard, Aronde, 203 Peugeot, 11 Citroën, Skoda, 1400 Fiat.

Prix : de 400.000 à 800.000 francs, sauf pour la 1400 Fiat : 1.500.000 environ.

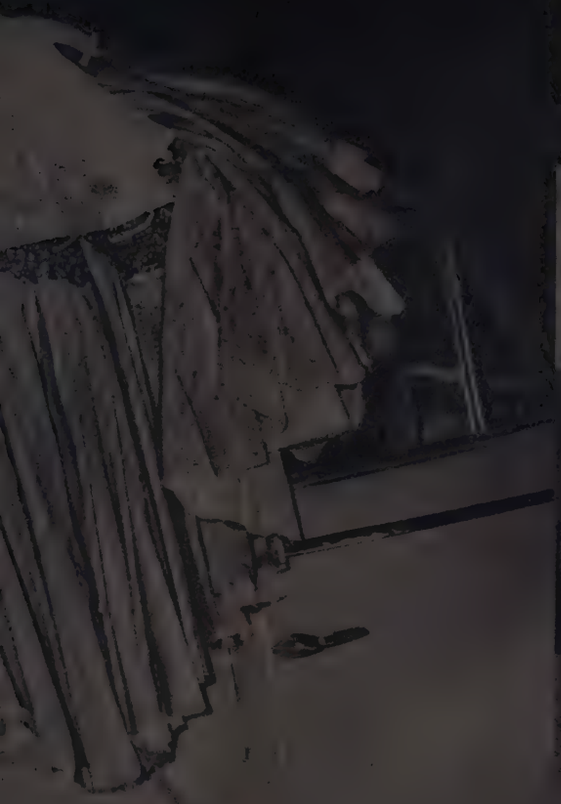
Un bijou, certes, mais un bijou assez volumineux que cette voiture Daimler offerte à sa femme par le directeur de la grande marque anglaise. Partout les chromes ont été remplacés par des dorures et les flancs extérieurs de la carrosserie portent de petites étoiles d'or. On peut juger que l'ensemble garde néanmoins un cachet de bon ton. Naturellement, l'intérieur est à l'unisson : les trousses et flacons sont rehaussés de vermeil.

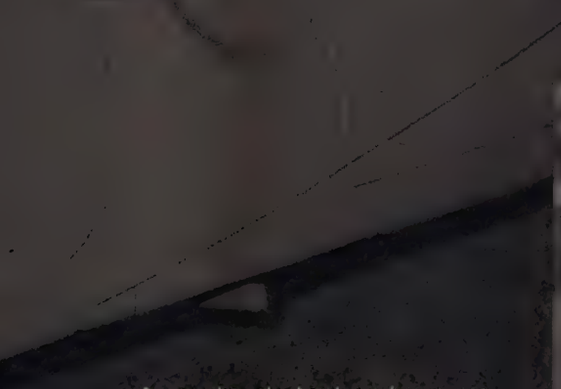
BIJOUX, PARURES, COLIFICHETS ET SOINS DE BEAUTÉ DE VOTRE VOITURE

Voitures en Robes

l Apparat

Ci-contre : la Daimler « en or carrossée par Hooper et Cie.





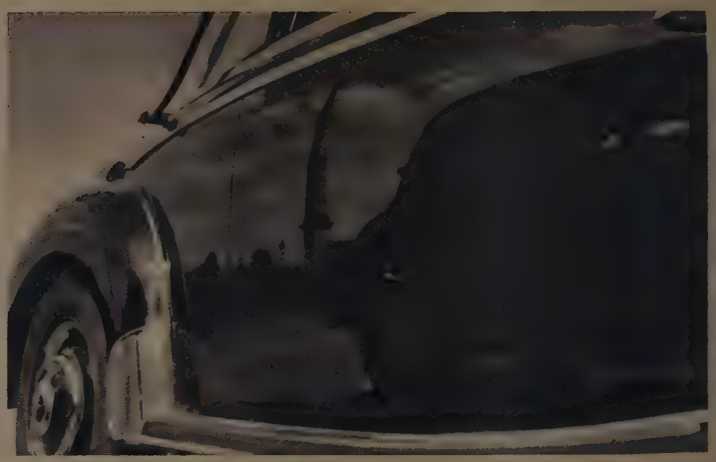
A gauche, de haut en bas : une Delahaye 235 carrossée par Saoutchik ; une Ferrari à carrosserie Vignale ; une originale Talbot.

A droite, au milieu : pour cette Salmson, la carrosserie Esclasson s'est manifestement inspirée du « Sabre » ; **au-dessous :** la Lancia carrossée par Pinin-Farina.

BIJOUX, PARURES, COLIFICHETS ET SOINS DE BEAUTÉ DE VOTRE VOITURE

Les peintures des belles voitures modernes constituent de véritables miroirs...

... où se reflète le paysage, avec les curieux aspects des glaces déformantes.



Tandis que l'avant de cette M. G. est enjolivé d'insignes, celui de la Peugeot s'agrémente d'une transformation de la calandre.

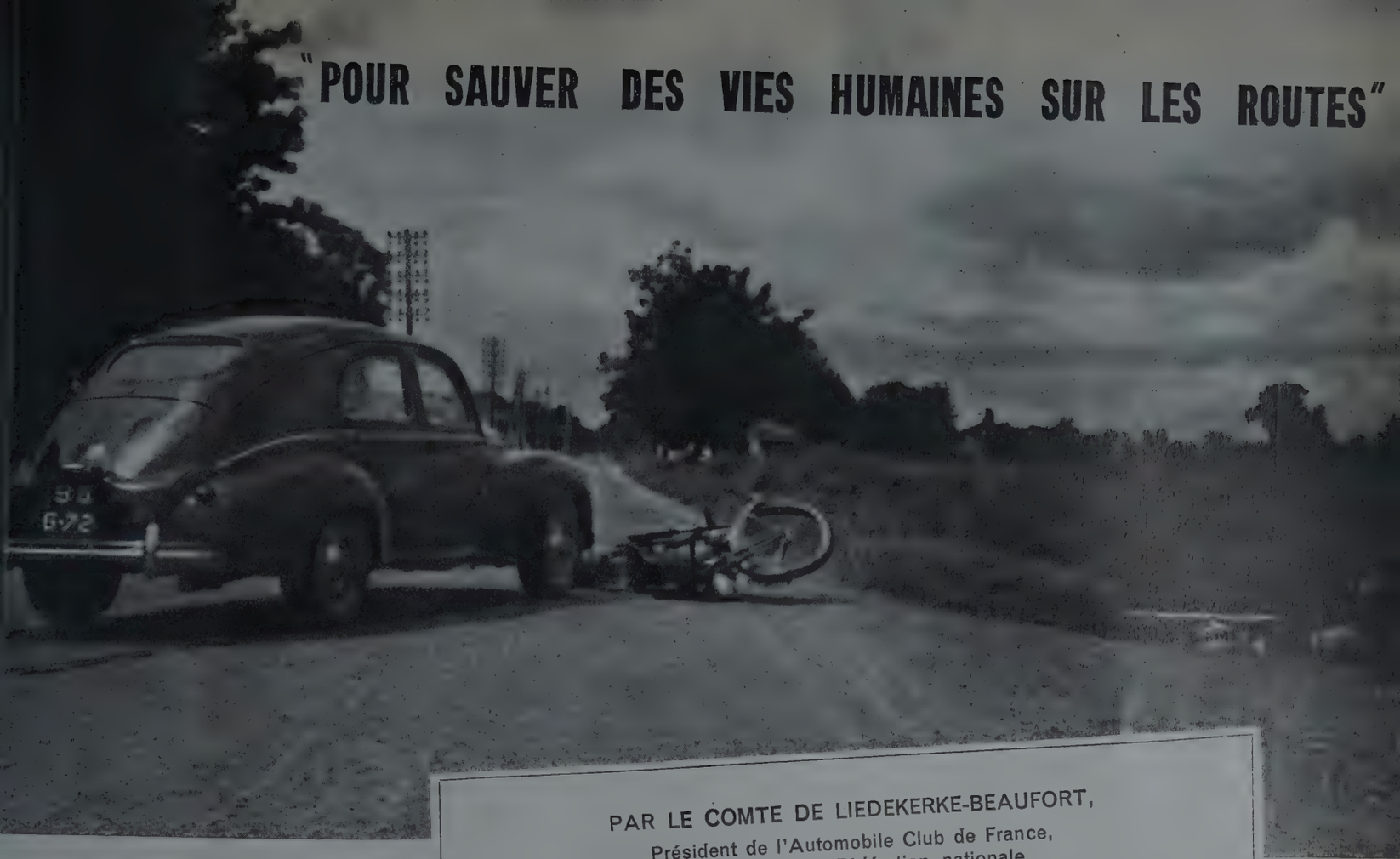
Que de feux à l'arrière de cette voiture américaine : pourvu qu'ils ne s'allument pas tous en même temps ! Quant aux aérateurs d'ailes...

Un tableau de bord logiquement disposé (Mercédès 300 S) et un motif avant rappelant celui qui surmontait les radiateurs (Kaiser).

SOLUTIONS ÉLÉGANTES DU PROBLÈME DE LA ROUE DE SECOURS

(CABRIOLET MERCÉDÈS)

"POUR SAUVER DES VIES HUMAINES SUR LES ROUTES"



Un virage pris à gauche, le droit de priorité non observé : un accident, parmi tant d'autres, qui ne « devrait » jamais se produire.

PAR LE COMTE DE LIEDEKERKE-BEAUFORT,
Président de l'Automobile Club de France,
Président de la Fédération nationale
des clubs automobiles de France,
Vice-Président de la Prévention routière.

4.583 MORTS SUR LES ROUTES DE FRANCE...

EN 1951, la valeur d'une brigade d'infanterie sur pied de guerre, entièrement détruite : 40.000 blessés, amputés et éclopés, la totalité de la population d'une ville comme celle de Périgueux.

Tragique bilan que n'explique pas l'augmentation de la circulation routière. Faut-il prévoir sans s'émouvoir la perte dans les prochaines années de dizaines de milliers de précieuses, d'irremplaçables vies humaines ? En effet, de 510.000 véhicules à moteur en circulation en 1922 (moins d'un véhicule par kilomètre de route) on compte, trente ans plus tard, 3.900.000 véhicules.

On lutte contre les épidémies, contre les maladies inexorables, mais on ne combat encore qu'imparfaitement ce mal redoutable, pourtant facilement évitable : l'imprudence. Les trois quarts des accidents sont imputables à des fautes graves des usagers de la route, souvent criminelles, toujours impardonnables, commises par des conducteurs d'automobiles, de motocyclettes, de cycles ou de voitures hippomobiles, sans oublier les imprudences des piétons.

Plus la route est et sera dangereuse, plus seront nécessaires une stricte discipline des usagers et une observation rigoureuse des règles édictées pour obvier, dans la mesure du possible, aux risques inhérents à une circulation intense.

La route est longue ; la vie est courte ! Combien de conducteurs ont payé de leur vie la négligence de cet avertissement !

QUELQUES VÉRITÉS PREMIÈRES

PRÉVOYEZ CES SURPRISES

La route est sèche, mais à l'abri d'un petit bois l'humidité persiste, ou, en hiver, le verglas.

Par grand vent, croiser un poids lourd déplace votre voiture.

Même peu mouillées, la terre des champs, les feuilles mortes rendent la route glissante.

VOTRE AMOUR-PROPRE N'EST PAS EN CAUSE

N'accélérez pas au moment précis où une autre voiture s'apprête à vous doubler ; cette légère concession vaut bien une concession à perpétuité.

La voiture venant en face roule pleins phares. Conservez votre code et, s'il le faut, arrêtez-vous. La muflerie de l'autre ne vous autorise pas à risquer votre vie et celle de vos passagers.

SOYEZ PRUDENTS POUR LES AUTRES

Vous avez mis votre flèche, passé le bras à la portière, allumé les clignotants. Etes-vous certains qu'ils ont été aperçus à temps ?

Vous doublez un cycliste... Laissez-lui la place de tomber.

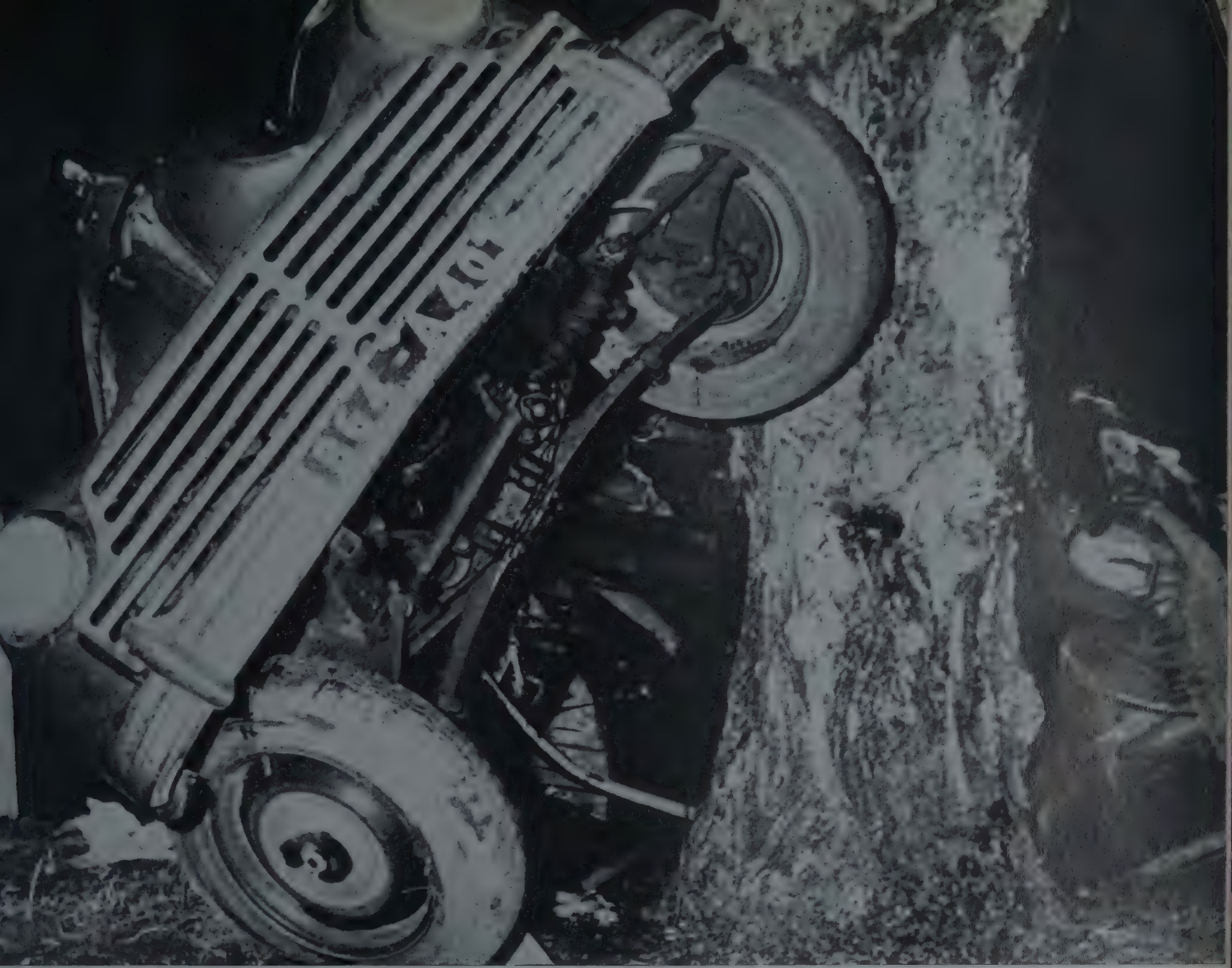
Avoir la priorité ne vous dispense pas de jeter un coup d'œil à gauche avant de franchir un croisement.

DORMEZ... MAIS ARRÊTÉ

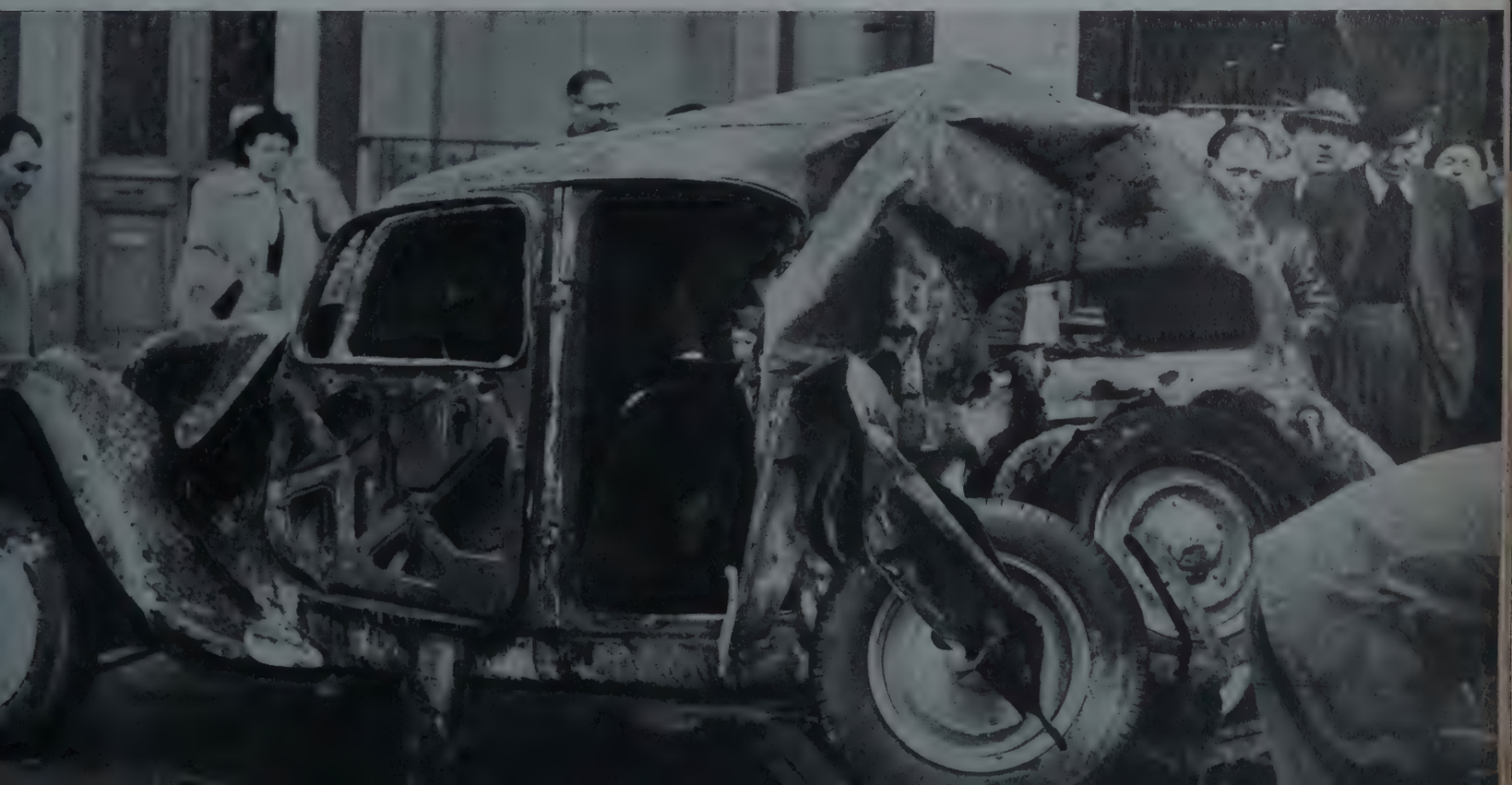
Ne luttez pas contre le sommeil. Une seconde de somnolence à 90 à l'heure, ce sont 25 mètres parcourus, dans lesquels se trouveront peut-être... un arbre, une borne, une autre voiture.

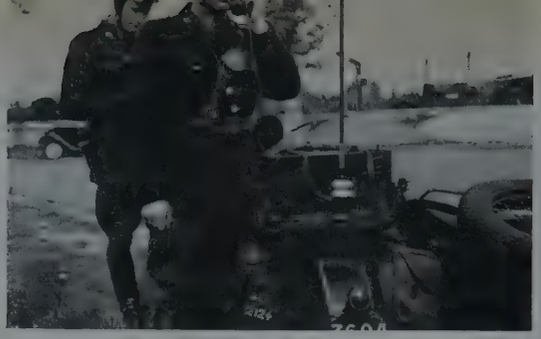
Attention !

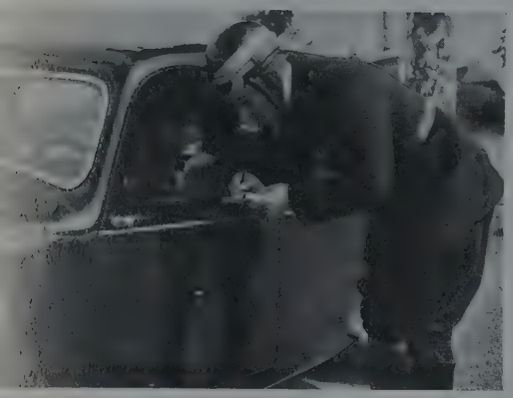
Aux États-Unis : au cours d'un essai un autobus — vide, heureusement — dérape et percute u poteau téléphonique. **En France :** une 4 CV du dernier rallye de Monte-Carlo gravement accidenté



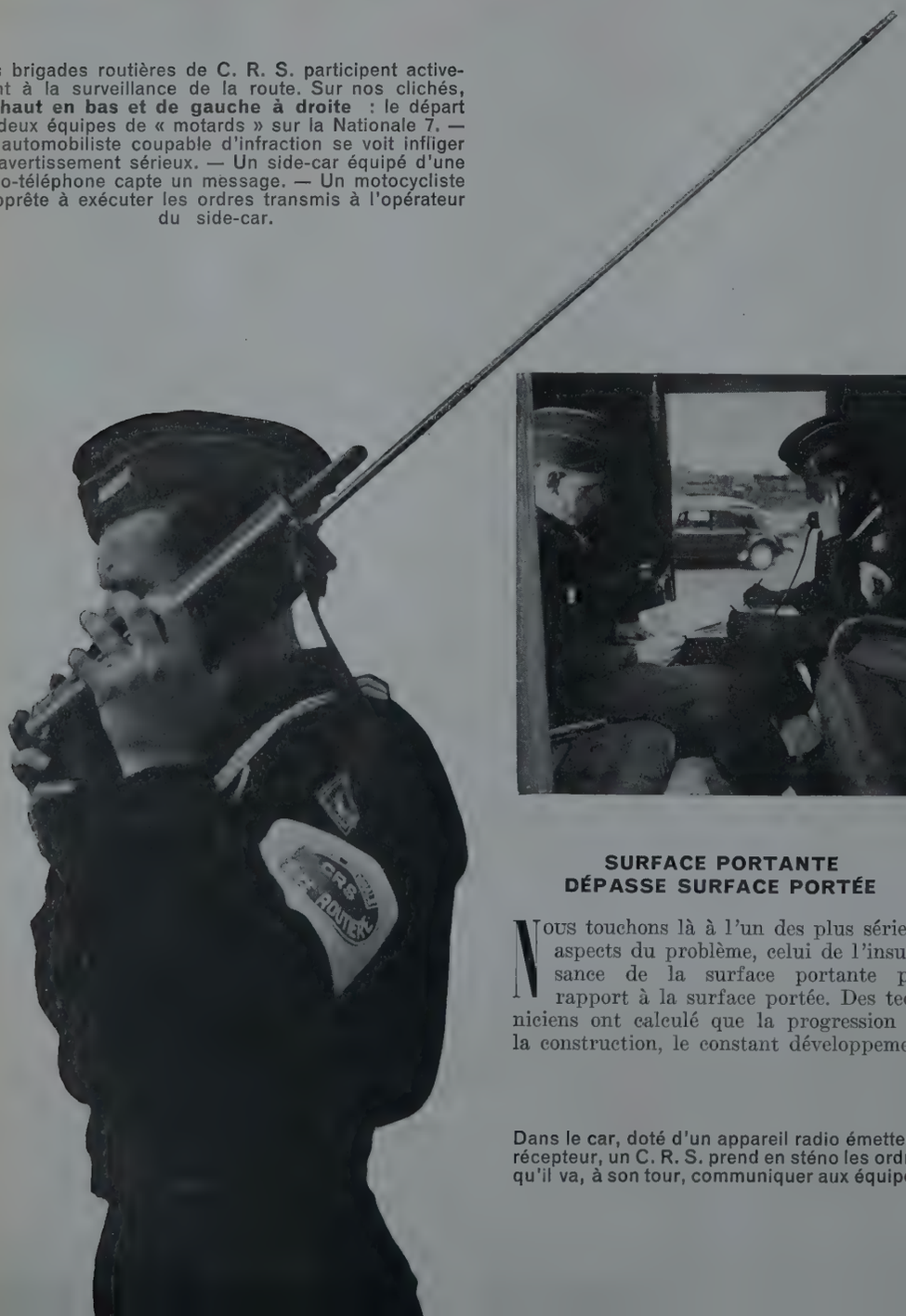
La moindre négligence peut avoir des conséquences fatales. **Sur la route,** entre Bordeaux et Bayonne, cette 203 s'est littéralement « enroulée » autour d'un arbre. **A Paris,** boulevard Richard-Lenoir, cette traction avant a été victime d'une terrible collision.







Des brigades routières de C. R. S. participent activement à la surveillance de la route. Sur nos clichés, **de haut en bas et de gauche à droite** : le départ de deux équipes de « motards » sur la Nationale 7. — Un automobiliste coupable d'infraction se voit infliger un avertissement sérieux. — Un side-car équipé d'une radio-téléphone capte un message. — Un motocycliste s'apprête à exécuter les ordres transmis à l'opérateur du side-car.



Dans le car, doté d'un appareil radio émetteur-récepteur, un C. R. S. prend en sténo les ordres qu'il va, à son tour, communiquer aux équipes.

SURFACE PORTANTE DÉPASSE SURFACE PORTÉE

Nous touchons là à l'un des plus sérieux aspects du problème, celui de l'insuffisance de la surface portante par rapport à la surface portée. Des techniciens ont calculé que la progression de la construction, le constant développement du trafic et l'élévation du kilométrage moyen parcouru par les véhicules rendraient virtuellement impossible d'ici une dizaine d'années toute circulation dans les rues de la capitale et sur certaines routes de France si des mesures appropriées n'étaient prises pour remédier à cet autre danger.

Il est un fait : nos grandes voies de communication, dont beaucoup ont été conçues sous Louis XIV et qui étaient parfaites pour les diligences du temps de la Restauration, ne correspondent plus aux besoins modernes. Contrairement au rail, la route n'a pas évolué proportionnellement à l'augmentation vertigineuse de son trafic et de la vitesse des véhicules. Elle est au point de vue de l'équipement national en retard de plus d'un demi-siècle. La surface portante doit précéder la surface portée.

Malgré les efforts parcimonieux faits pour combler ce retard, celui-ci a plutôt tendance à s'aggraver, ne serait-ce qu'en raison du second conflit mondial et de ses suites financières. N'oublions pas qu'il reste encore à reconstruire en 1952 près de 3.000 ponts détruits pendant les hostilités ou l'occupation, que l'entretien de nos routes a été très réduit depuis 1939 et que les passages à niveau sur les nationales, dont la suppression avait été décidée en principe avant guerre, continuent à demeurer pour les usagers de mortels obstacles et d'onéreuses barrières.

Faut-il rappeler aussi que faute de crédits les ponts et chaussées n'ont pu améliorer que trop rarement les croisements particulièrement dangereux en raison de leur manque de visibilité, la non-visibilité étant, comme l'insuffisance de la surface portante, une des causes primordiales de maints accidents...

PLUS DE 7 MILLIONS DE VÉHICULES A MOTEUR ONT CIRCULÉ SUR NOS ROUTES EN 1952

Ne croyons pas que le Fonds routier d'investissement, qui vient d'être heureusement créé, pourra transformer magiquement la situation que nous venons de décrire brièvement. Sa faible dotation eu égard à l'énormité de la tâche qui lui est assignée ne permet d'espérer qu'une modernisation progressive de notre réseau de voies de communication. Cette modernisation demandera un certain nombre d'années, alors qu'il importe de résoudre dans l'immédiat, et avec les seuls moyens dont on dispose pour l'instant, le complexe et angoissant problème de la circulation.

Aux 1.700.000 voitures particulières, aux 900.000 véhicules utilitaires, aux 1.300.000 motocyclistes — sans compter nos 14 millions de cyclistes — il convient d'ajouter les 3.300.000 machines étrangères à moteur qui en 1951 ont franchi nos frontières et circulé sur les routes de France au même titre que nos 3 millions 900.000 véhicules nationaux.

Plus de 7 millions d'engins mécaniques rapides qui peuvent être appelés à se servir de nos 80.000 kilomètres de routes nationales, 260.000 kilomètres de routes départementales, ce qui représente 20 véhicules à moteur par kilomètre (ou un tous les 50 mètres) et 10 seulement par kilomètre,

si l'on tient compte des 380.000 kilomètres de chemins vicinaux, généralement peu empruntés par les automobilistes.

L'ŒUVRE ACCOMPLIE PAR LES CLUBS AUTOMOBILES

Ces chiffres se passent de commentaire ; ils posent sous son jour véritable le problème de la circulation routière et, partant, de la sécurité routière. Reconnaissons qu'il existe depuis... les premiers teuf-teuf de l'autre siècle.

Déjà à cette époque les pionniers de la locomotion nouvelle, groupés au sein de l'A. C. F. (fondé en 1895), puis les clubs régionaux s'attachèrent à créer une signalisation adaptée à la traction mécanique. Qui ne se souvient des panneaux annonçant aux chauffeurs : *Descente rapide, Virage dangereux, Dos-d'âne, Cassis ?...*

Après la signalisation, les usagers songèrent, bien avant les pouvoirs publics, à coordonner les règles élémentaires de la conduite des véhicules à moteur. C'est en 1904 que M. Perrigot, président de l'A. C. vosgien, élabora un code de la route qui fut ensuite officialisé et complété sans doute, mais dont les principes de base demeurent toujours en vigueur.

Bien entendu, les clubs automobiles s'employèrent, par une propagande active auprès des usagers de la route, à faire respecter les dispositions de ce code. Il y a de cela quarante-huit ans ; et les clubs continuent à réclamer inlassablement de nos jours l'application stricte d'un règlement sage, clair et de bon sens.

En dehors des deux questions-clés : signalisation et observation du code de la route, les clubs automobiles estimèrent avec raison qu'une troisième question, celle de l'entretien régulier des véhicules, était d'une importance capitale pour la sécurité. De là cette véritable croisade entreprise dès 1936 ; de là ce Tour de France effectué en 1938 en vue d'habituer les usagers à faire périodiquement vérifier leurs freins, leurs phares, leurs pneus, leur direction dans des centres de contrôle créés par le club et dotés d'appareils spéciaux de vérification.

Tout cela fut interrompu et détruit par la guerre, mais l'effort a été repris dès la fin des hostilités : la Fédération nationale des clubs automobiles de France poursuit l'étude et la création de centres de visites de sécurité, fixes et mobiles.

Déjà, en 1951, l'A. C. ardennais, à Charleville, et cette année l'A. C. du Nord, à Lille, ont inauguré des centres modèles équipés d'une façon ultra-moderne grâce à l'appui des pouvoirs publics (conseil général et municipalité) et au concours de la Prévention routière.

LA PRÉVENTION ROUTIÈRE

Qu'est-ce donc que la Prévention routière ? Un organisme de liaison entre les initiatives émanant des différents groupements portant intérêt à titres divers à la circulation routière et s'efforçant à la rendre plus sûre.

Créée par l'Association des sociétés d'assurances contre les accidents, l'Union nationale des associations de tourisme, l'Union routière, l'Union des véhicules de transport privé, la Fédération nationale des clubs automobiles de France, la Fédération nationale des transports routiers et l'Œuvre pour la sécurité et l'organisation des secours, la Prévention routière s'est donné pour tâche : « l'étude et la mise en œuvre de toutes mesures propres à diminuer le nombre des accidents, à réduire leur gravité, à aider les automobilistes et, d'une façon générale, à faciliter par tous les moyens la circulation routière ».

Il conviendrait d'ajouter à cette liste d' « associés contre les dangers de la route » la gendarmerie nationale, qui, très intelligemment, ne se borne pas à son rôle de répression, mais fait également œuvre éducative et préventive en apportant son aide aux automobilistes en difficulté. Que d'usagers se sont vus dépanner par des agents motocyclistes procédant à une réparation de fortune ou alertant le garagiste le plus proche !

IL FAUT APPRENDRE DANS LES ÉCOLES LE CODE DE LA ROUTE

C'est la route qui est dangereuse ; aussi faut-il que tous les usagers apprennent à s'y conduire suivant certaines règles de sécurité et avec courtoisie.

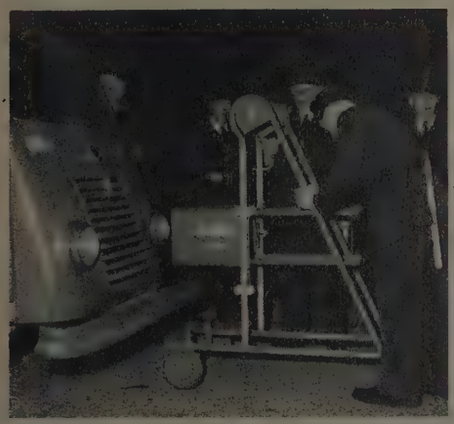
La sécurité est avant tout un problème d'éducation, cette éducation devant commencer dès l'école. C'est ce qu'ont parfaitement compris la Prévention routière et les clubs automobiles, qui mettent chaque année à la disposition des classes primaires 5.000 films traitant du code de la route, qui organisent des concours de dessins d'enfants, qui distribuent aux écoliers des protège-cahiers illustrés rappelant de manière saisissante les principales causes d'accidents.

Dans ce domaine il reste pourtant encore beaucoup à faire : souhaitons que dans un avenir très proche l'étude du code de la route soit obligatoire dans toutes les écoles de France, les meilleurs élèves et les plus aptes étant récompensés par le droit au port d'une « ceinture blanche », insigne des moniteurs chargés de surveiller la sortie et la rentrée de leurs camarades, c'est-à-dire d'appliquer effectivement les règles théoriques apprises en classe. Cette pratique a donné d'heureux résultats, notamment au Danemark et aux Etats-Unis. Appliquons-la sans retard dans notre pays. Faisons que cette « ceinture blanche » des écoliers soit reconnue universellement, tel le signal « stop » aux carrefours dangereux, ainsi que le demande la Fédération internationale de l'automobile.

Suivons l'évolution de notre temps : pour être efficaces, la réglementation de la circulation, les dispositions prises pour prévenir les accidents et assurer la sécurité de tous doivent l'être sur le plan international et non plus uniquement sur le plan national. Cela implique des règles claires, précises, logiques, mais peu nombreuses, et des signaux en petit nombre, mais respectés et ayant surtout une signification identique dans tous les pays. Ainsi en France le feu jaune clignotant indique le ralentissement alors qu'en Suisse ce même signal, placé aux passages à niveau (dans la région d'Interlaken, entre autres), doit se traduire par un arrêt absolu en raison de l'arrivée imminente d'un train.

Le code français de la route ne se résume-t-il pas en somme à cette idée essentielle : le conducteur doit toujours être maître de sa vitesse ? Si cette simple mesure était appliquée, que d'accidents seraient évités, et il n'y aurait pas besoin de règlements compliqués et de multiples signaux ! Espérons que tous les Français le comprendront, et ce sera le signe que notre civilisation aura fait des progrès, car, comme le disait Tacite,

Corruptissima Republica Plurissimæ Leges.



Dans Paris, un barrage arrête les véhicules pour contrôler l'état des phares et vérifier notamment si le faisceau lumineux balaie efficacement la route. De gauche à droite : on descend du car le « régloscope », qui va être mis en place au bord du trottoir. — L'examen des projecteurs d'un camion. — La mise au point de l'appareil s'effectue en quelques secondes.

LE GENDARME EST BON ENFANT, MAIS...

PAR PIERRE CLAUDE

VIENT DE PARAITRE : « Bulletin de la Prévention routière », nº 1. — Emissions radiophoniques, propagande dans les écoles, courts métrages sur les écrans avaient déjà, depuis trois ans, manifesté l'activité d'un organisme qui s'est fixé pour objectif « de diminuer le nombre des accidents, de réduire leur gravité, d'aider les automobilistes et, d'une façon générale, de faciliter par tous les moyens la circulation ».

...UN HOMME PRÉVENU EN VAUT DEUX

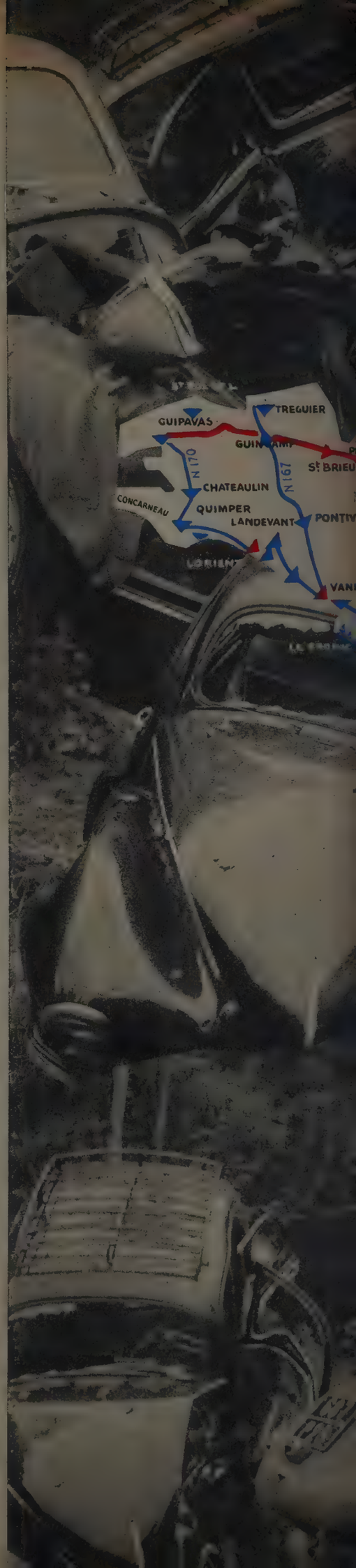
Nous sommes sur la route : retour de vacances, retards sur l'horaire prévu, un croisement franchi avec quelque hardiesse, un « motard » dans le rétroviseur... Nous sommes bons pour la contravention. Surprise ! le gendarme ne verbalise pas, et nous nous en tirons avec un court sermon et la remise d'un petit dépliant violet. « C'est pour vous éduquer, vous protéger, vous aider, vous secourir que la Gendarmerie nationale et la Prévention routière agissent sur les routes », affirme ce tract d'un nouveau genre. Sont joints une photographie d'accident, un schéma et un fait divers : 1 mort, 1 blessé au cours d'une collision à un croisement du Puy-de-Dôme. Suit le rappel des paragraphes 1 et 3 de l'article 10 du code de la route : « Tout conducteur de véhicule ou d'animaux abordant une bifurcation ou une croisée de chemins... », etc.

Vous quittez Paris, le soir, pour une course de nuit : barrage, chicane entre deux cars de police et policiers mitraillette à l'épaule... opération de contrôle des phares. Ils sont précisément mal réglés, la voiture, fortement chargée à l'arrière, braque des projecteurs vers le ciel, et le « code » suffit à éblouir les véhicules venant en sens inverse. Contravention ? Non, conseil : « Faites régler vos projecteurs au premier garage rencontré. »

Vous avez laissé, négligemment, votre voiture en station du mauvais côté de la rue. Au retour, un carré de papier flotte, accroché à l'essuie-glace : *Avertissement.* « Il a été constaté ce jour... à... heures que vous avez contrevenu... Toute récidive vous exposerait à la transformation du présent avertissement en un procès-verbal. » Il y a un post-scriptum : « Veuillez lire les indications figurant au dos du présent avertissement. » Au dos, vous trouvez un rappel des « principales règles à observer », une quinzaine au total, s'adressant aussi bien aux piétons et aux cyclistes qu'aux propriétaires de véhicules à quatre roues, règles simples, que chacun affirme connaître et... oublie souvent d'observer.

Les cent onze brigades motocyclistes spécialisées de la Gendarmerie nationale ont parcouru 10.147.193 kilomètres au cours de l'année 1951. Les véhicules automobiles de la police de la route en ont totalisé 5.723.445. En 1952, une centaine de brigades supplémentaires, prises dans la Garde républicaine, ont été affectées à la circulation routière.

Ces trois exemples ne prétendent pas, à eux seuls, justifier le titre du présent article. Ils illustrent assez bien, cependant, la doctrine d'application récente des différents services chargés de surveiller la circulation sur tout le territoire. L' « avertissement gratuit » émane de la police municipale et a été délivré, à Paris, par un gardien de la paix ; le contrôle nocturne des phares a été effectué par un service spécial de la même police ; quant au dépliant, il nous a été remis par un motocycliste de la Gendarmerie nationale. Nous aurions pu, aussi, rencontrer l'une des brigades routières de la Sûreté nationale, hors de Paris, mais à proximité d'un grand centre, ou encore l'un des motocyclistes de la Prévention routière. Ces derniers ne sont encore que 35, mais aident ou dépannent plus de 6.000 conducteurs dans une année, soit 16 par jour. Les brigades routières de la Iʳᵉ région (Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Loiret, Cher, Loir-et-Cher, Eure-et-Loir) ont établi au cours de l'année passée 18.000 contraventions et constaté 95 délits. Elles ont dans le



LES POINTS DANGEREUX DES ROUTES FRANÇAISES

Cette carte, qui a été dressée grâce à la documentation obligeamment fournie par la direction de la Gendarmerie, met en évidence les points particulièrement dangereux du réseau routier français. Elle indique en rouge les endroits où, en 1951, le nombre des accidents a été supérieur à vingt et en bleu ceux où il a été inférieur.

Du danger qu'il y a de ne pas respecter les règles de la priorité à un carrefour. Ce motocycliste, en virant « à la corde » à gauche, a dû supposer qu'il ne pouvait qu'être seul sur la route.

RÉFLÉCHISSEZ AVANT LE PIRE ...

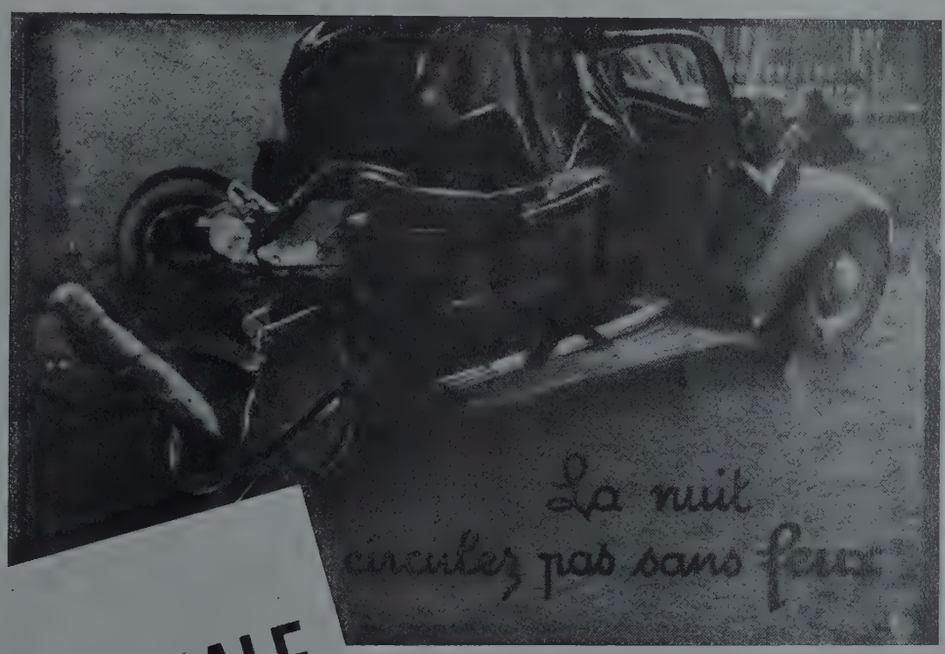
même temps donné 6.000 avertissements, dépanné 1.200 véhicules et secouru plus de 100 blessés, tout en parcourant un peu plus d'un million et demi de kilomètres et en contrôlant 80.000 véhicules. Une simple règle de trois montre qu'un « contrevenant » sur quatre a bénéficié du sursis... ce qui n'est pas si mal !

De plus en plus, la consigne est désormais d' « éduquer » l'automobiliste, et ce dernier s'en tire souvent avec un simple avertissement et la remise *gracieuse* d'un dépliant.

A VOITURE MODERNE, CONTRÔLE SCIENTIFIQUE

Cela ne signifie pas — il s'en faut — que l'automobiliste puisse se permettre impunément de « prendre des risques » sur la route. La police veille et surveille, même lorsqu'elle n'est pas visible. Les équipements « radio » : car, side-car et motos, assurent des liaisons rapides, et tel conducteur ayant commis une infraction peut être arrêté quelques kilomètres

LA SÉRIE DE DÉPLIANTS QUE VOUS VOYEZ A LA PAGE SUIVANTE A ÉTÉ ÉDITÉE A VOTRE INTENTION...



GENDARMERIE NATIONALE

DON DE LA

PRÉVENTION ROUTIÈRE

42, Rue de Clichy - PARIS (9e)

C'est pour vous éduquer, vous protéger, vous aider, vous secourir que la Gendarmerie Nationale et la Prévention Routière agissent sur les routes.

LES LOURDS TRANSPORTS EXCEPTIONNELS SONT AUSSI SPECTACULAIRES QUE DANGEREUX...

plus loin par une équipe avertie par radio. L'hélicoptère présenté récemment à Trappes contrôle, aux heures de pointe, les carrefours dangereux. Bientôt peut-être des équipements « infra-rouges » permettront aux brigades routières de voir sans être vues, au cour de leurs rondes de nuit.

15 AOUT 1952...

Du 14 au 17 août, les brigades routières de la Sûreté nationale ont parcouru, à elles seules, 200.000 kilomètres, contrôlé 3.286 points dangereux, relevé 1.500 infractions, donné 500 avertissements.

LIAISONS RADIO

Au moyen de deux relais radio placés dans les Alpes, il est possible de contrôler efficacement toute la circulation entre Lyon et Marseille, grâce aux équipes spéciales de C. R. S. motocyclistes.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans une équipe de deux gendarmes, l'un au moins est un mécanicien spécialisé capable de vous dépanner rapidement sur la route.

Le nombre des équipes de motards s'accroît sans cesse, et avec lui celui des kilomètres parcourus et celui des véhicules contrôlés. Il est vrai que la circulation routière s'accroît de son côté à un rythme rapide. Les statistiques de l'Union routière sont éloquentes.

1922 : 1 véhicule à moteur par kilom. de route
1930 : 3 » » » »
1938 : 5 » » » »
1952 : 6 » » » »

Le parc automobile passe de 1.100.000 en 1929 à 1.500.000 en 1946 et à 2.200.000 en 1949. Il continue de s'accroître à la cadence de 200.000 par an ; tandis que l'on délivre chaque année 700.000 permis de conduire.

UNE VÉRIFICATION SYSTÉMATIQUE S'IMPOSE

Autant que la maladresse, ou l'ignorance de certains conducteurs, l'état des véhicules est cause d'accidents. Aux Etats-Unis, où des vérifications systématiques ont été effectuées, les services spécialisés ont constaté qu'*un véhicule sur trois* était hors d'état de circuler sans danger. Des expériences faites en France, sous l'égide de l'Union routière, ont donné des résultats analogues. Une vérification faite au cours du mois de juin, à Charleville, a donné des pourcentages significatifs :

Véhicules contrôlés	740		
Trouvés en bon état	268	soit 40	%
Direction défectueuse	49	» 7,35	%
Projecteurs déréglés	134	» 21, 6	%
Freins insuffisants	209	» 31, 4	%

Ainsi, un conducteur sur trois disposait de mauvais freins, un sur cinq, de projecteurs dangereux ; un automobiliste sur 15 risquait un accident mortel en raison d'une direction défectueuse.

C'est dire toute l'importance des vérifications régulières des automobiles. Imposer ces vérifications impliquerait des moyens de contrôle que l'état des finances publiques ne permet pas d'instituer. Reste, là encore, l'*éducation* des conducteurs. La généralisation du « Carnet d'entretien » suffirait, à elle seule, à réduire considérablement le nombre des accidents ; et les stations-service pourraient utilement proposer pour un prix minime une vérification rapide et sérieuse. Citons, à titre d'exemple, l'examen que proposent couramment les garagistes américains pour la somme globale de 150 francs :

1° Direction. Alignement des roues. Gonflage.
2° Contrôle du jeu des roues avant ;
3° Vérification des feux de position, d'essuie-glace, des avertisseurs, de la position du rétroviseur ;
4° Examen de l'échappement ;
5° Stop et feux de direction ;
6° Alignement des phares et contrôle de leur puissance ;
7° Examen des freins.

L'automobiliste reçoit ensuite une carte portant l'indication des vérifications effectuées et la date à laquelle un nouvel examen est souhaitable. La non-observation de ce délai engage implicitement, en cas d'accident, la responsabilité du conducteur négligent.

QUELQUES PARADOXES

C'est précisément parce que les automobiles sont « sûres », parce qu'elles « tiennent bien la route » que certains accidents se produisent :

Jadis il fallait obligatoirement, sous peine de quitter la chaussée dès les premiers 100 mètres, tenir le volant bien serré dans les deux mains. Aujourd'hui, le coude gauche appuyé sur la portière, on est tenté de conduire d'une main, tenant négligemment le volant. La voiture bien lancée, une défectuosité imprévue de la surface portante, et c'est le saut dans le champ... ou l'arbre voisins.

L'éclatement d'un pneu était accident banal, autrefois. Il est aujourd'hui fort rare... mais très souvent mortel !

Nous nous sommes accoutumés à une tenue de route irréprochable, à la souplesse mécanique, aux grandes vitesses maintenues sans effort. Nous « ralentissons » en traversant un village : à 60 kilomètres à l'heure nous avons l'impression de rouler « doucement ». C'est, relativement, exact, mais il faut tout de même plus de 25 mètres pour arrêter !

Les freins hydrauliques sont sûrs... tant que le niveau n'enregistre aucune baisse... tant que les flexibles, qui supportent 60 kilos de pression, n'éclatent pas. Avez-vous songé à les vérifier ?

DES CHIFFRES A RETENIR

« Moi, j'ai de bons réflexes... Je m'arrête sur 10 mètres... » Combien de fois avons-nous entendu cette affirmation, qui est — scientifiquement — fausse. Dans les meilleures conditions (pneus neufs, freins irréprochables, route sèche dotée d'un excellent revêtement) il faut pour obtenir l'arrêt complet :

18	mètres	à 60	km.-h.
41	»	à 90	»
72	»	à 120	»

Le temps moyen de réflexe est de 4 à 5 dixièmes de seconde, et ce laps de temps permet de parcourir 6 m. 60 à 60 km.-h. et 9 m. 90 à 90 km.-h. Ce qui signifie que lorsqu'une automobile roule à 90 à l'heure il est impossible à son conducteur d'éviter quoi que ce soit dans les 10 mètres qui le précèdent, et qu'il faut 51 mètres pour obtenir son immobilisation : l'adresse du chauffeur, ses capacités sportives ne peuvent rien contre ces données.

« Il faut que je tienne *ma* moyenne »... autre réflexion trop souvent entendue... Ici encore : des chiffres. La distance Paris-Tours est parcourue raisonnablement, à la moyenne de 72 kilomètres à l'heure, en 3 heures. En « forçant » à 77 km.-h., elle est franchie en 2 h. 49 minutes. Un gain de 11 minutes justifie-t-il les risques encourus ?

Cet automobiliste s'apprête à doubler en côte. « J'ai au moins 100 mètres », affirme-t-il avec assurance. Il roule à 90 km.-h. Qu'une voiture surgisse à 70 km.-h. A la vitesse relative de 160 km.-h., il lui reste exactement *deux secondes un cinquième* pour éviter l'accident dans les 100 mètres en question !

L'une des principales causes d'accidents est en fin de compte l'ignorance, et en ce domaine il n'est pas possible de conseiller la méthode, classique, des « essais et erreurs rectifiées »... car le conducteur imprudent risque de n'avoir pas la possibilité de « rectifier » ses erreurs.

C'est pourquoi la mission « éducative » que se sont assignée la Prévention routière et la Police de la route doit recevoir un appui total.

Dès à présent, de nombreux automobilistes ont pu constater le changement progressif des méthodes appliquées par les policiers de la route. La plupart reconnaissent de bonne foi les dangers auxquels ils s'exposaient, ceux qu'ils faisaient courir aux autres usagers de la route, en négligeant, inconsciemment parfois, les règles élémentaires de la circulation. C'est ainsi par exemple que, à une époque où un véhicule « moyen » atteint et dépasse le 100 à l'heure sur des routes qui n'ont pas été conçues pour une semblable vitesse, on rencontre encore fréquemment des conducteurs qui ignorent la signification exacte du fameux triangle jaune indiquant la traversée d'une route prioritaire.

Combien d'autres chargent trop en hauteur le porte-bagages fixé sur le toit, déplaçant dangereusement son centre de gravité...

Cette nouvelle politique permet en somme à l'automobiliste de faire, éventuellement, la preuve de sa bonne foi... A charge pour lui de ne pas se rendre coupable de « récidive ». Il reste à souhaiter que tous les usagers de la route apprécient à sa juste valeur cette mansuétude et s'appliquent à mieux conduire.

Quand le gendarme se fait éducateur, c'est bien le moins que l'automobiliste se montre élève consciencieux.

Un peu d'air pur au Bois : vous n'êtes pas le seul à avoir eu cette idée. Descendez donc du bon côté, c'est-à-dire à droite, vous éviterez cet accident.

Le demi-tour comportant marche arrière est interdit. Vous le saviez ? Pourquoi risquer non seulement une contravention, mais un accrochage sérieux ?

Pour gagner une fraction de seconde, vous passez « à la corde ». Si les deux autres n'étaient pas, eux, bons conducteurs, votre nom serait demain dans les « faits divers ».

Les bois de Vincennes et de Boulogne sont lieux de promenade. A 45 à l'heure, vous arrêterez « pile » devant un enfant traversant en courant ; à 70, qu'auriez-vous fait ?

Cette faute est mortelle. Alors que les autres respectaient le signal orange, vous avez tenté de passer, et ce « déboîté » peut faire plusieurs morts sur le passage clouté.

Evidemment, un numéro poussiéreux n'est pas cause d'accident. Mais — soyez logique — pourquoi porter un numéro s'il n'est pas aisément déchiffrable ?

CES FAUTES SONT GRAVES, VEILLEZ A NE PAS LES COMMETTRE

JEAN BONNET NOUS DIT :

DE L'AUTOPÈDE DE 1917 AU SCOOTER ACTUEL QUE DE CHEMIN PARCOURU EN 35 ANS !

Mistinguett au départ de la première démonstration française de scooters, le 18 avril 1920. Le départ lui est donné, au fanion, par notre collaborateur Maurice Philippe. **A droite :** en chapeau melon, M. Bazin, chronométreur officiel.

Le virage à Mantes de la première coupe des 100 kilomètres du Scooter Club de France (1920).

Janin sur Monet-Goyon, imbattable dans la catégorie scooters de 1920 à 1923. **A droite,** en chapeau de paille : M. Joseph Monet, fondateur de la maison Monet-Goyon.

Deux usages bien différents du scooter : pour les longues randonnées (mission Le Clerc-Bois Paris-Alaska-Terre de Feu) et comme cadeau de noces — l'un des invités d'un grand mariage anglais arrive à la cérémonie avec le véhicule qu'il a offert aux nouveaux époux.

Pas plus que le cyclomoteur, le scooter ne peut se targuer d'une création récente. Ce sont les procédés de fabrication qui se sont modifiés, et non pas les principes. On dit des initiateurs qu'ils sont venus « trop jeunes dans un monde trop vieux », c'est l'inverse qui serait exact, car toute invention sous-entend une maturité des concepts qui ne cadre pas avec les moyens de réalisation non encore adaptés. Et c'est la seule raison de nombreux échecs retentissants.

Le scooter n'a pas échappé à la règle commune.

On lui connaît un ancêtre américain, l'*Autopède,* qui faisait fureur sur les plages américaines en 1916 et qui fut présenté à Paris, au Bois de Boulogne, en mars 1917 — en pleine guerre mondiale — par Pierre Charron et sa femme. Il s'agissait d'une véritable « trottinette » sans siège, animée par un minuscule moteur logé dans la roue avant.

Ce jouet pour grandes personnes n'eut aucun succès, car l'Europe avait alors d'autres soucis. Mais il n'est pas exagéré de prétendre que l'idée même du scooter est née de ce divertissement.

1920, ANNÉE FASTE POUR LES LOCOMOTIONS MÉCANIQUES

C'est encore à cette année 1920, qui devait marquer le début d'une ère prodigieusement féconde pour les locomotions mécaniques avec l'apparition des cyclecars, des B. M. A. et des scooters à châssis-tubes préfigurant nos 2 et 4 CV, nos cyclomoteurs et nos scooters tout acier d'aujourd'hui, qu'il faut se référer.

C'est à cette époque, en effet, que le « mouvement » scooter en France fut suffisamment important pour inciter à la création d'abord d'épreuves de régularité, dont la première fut Paris-Mantes et retour, organisée par un club spécialisé, le « Scooter Club de France », et enfin d'une commission sportive qui non seulement animait toutes ces organisations, mais encore « définissait » régulièrement le scooter.

L'âme de tout ce mouvement était Maurice Philippe, animateur infatigable, dont le seul tort, à mon sens, fut d'avoir cédé quelques années plus tard tout ce travail à la Fédération, qui n'en fit pas grand-chose sinon de précipiter son trépas. Mais cela n'est qu'une opinion très personnelle.

Revenons à nos souvenirs.

L'HISTOIRE, « ÉTERNEL RECOMMENCEMENT »

A la fin de la guerre mondiale 1914-1918 naquit le premier scooter, le *Skootamota,* de l'association Gilbert Campling, de Londres et de Croydon, dont le souci dominant était évidemment d'adapter ses deux usines de guerre à des fabrications de paix appropriées à leur outillage.

A vingt-cinq ans de distance, que voyons-nous en Italie, d'où partit réellement le mouvement scooter contemporain, sinon le même désir de reconversion d'usines, d'où devaient sortir et *Vespa* et *Lambretta* ?

Mieux encore : dès 1919 un Américain, M. Roditi, lançait le Skootamota en France, où il connut un succès retentissant, notamment dans le monde des artistes : Mistinguett, Yvonne Printemps, Gaby Morlay, Yvonne Debray étant les plus farouches protagonistes d'un véhicule qui gagna le monde du sport et de la finance.

Les constructeurs français ne devaient pas rester inactifs, et Monet-Goyon, à peine sorti des soucis de mise au point de son fameux trois roues pour mutilés, qui connut une belle vogue, se lançait dans la fabrication d'un scooter à peu près semblable au modèle précédent.

En scooter Joseph Monet fit rapidement preuve d'une supériorité écrasante. Ainsi à la base du succès — éphémère — du scooter en 1920 il faut chercher l'influence de la propagande étrangère en France. Pareille chose devait survenir il y a quelques années, lorsque Vespa entreprenait dans le Midi de la France une campagne monstre.

Or un constructeur français me confiait qu'il avait grandement bénéficié de cette campagne. Vespa avait travaillé dans l'intérêt général.

A VÉHICULES NOUVEAUX, MOYENS NOUVEAUX

D'où vient que les scooters de naguère, dont la conception ne différait pas sensiblement de celle d'aujourd'hui, disparurent rapidement ? Parce qu'il leur manquait le moteur léger à grande puissance unitaire qu'est notre deux temps moderne et parce que l'équilibrage des masses, défectueux, conduisait à une tenue de route incertaine.

A la première épreuve publique du parc de Saint-Cloud, sur 500 mètres en ligne droite, uniquement parce qu'il avait plu, Mistinguett, au départ, disait : « Je vais me casser la... figure », et les organisateurs en avaient bien peur ! Au pic Montaigu, Boisis, un bon coureur, voyait son moteur prendre feu et pensait bien griller vif ! Pas une course de côte où chaque virage ne soit sanctionné par des dérapages impressionnants.

Aujourd'hui rien de pareil.

A la régularité du moteur s'allie une tenue de route à quoi la suspension intégrale avant et arrière, parfois à flexibilité variable, apporte un appoint inestimable. L'industrie française est parfaitement organisée sur deux bases : utilitaires, avec comme chef de file le *Terrot* monoplace, le *Speed* et d'autres, et tourisme, sous l'impulsion de *Bernardet,* suivi de *Motobécane.* Le succès est considérable.

Cependant... en 1922 apparut la *Ner-A-car* américaine, qui préfigurait la moto carrossée actuelle...

On vous le disait bien qu'il n'est rien de nouveau !

Madame et son scooter Speed (phot. Marcel de Renzis).

LE SCOOTER SUR LES ROUTES

Le scooter, « véhicule » routier acceptant les longs voyages avec un honnête chargement de bagages. **Ci-dessus :** des touristes suisses avec leur Lambretta. **Ci-dessous :** un A. G. F., un Bernardet, un Vespa et un Guiller.

Le peintre en bâtiment et son aide se rendent sur les lieux de leur travail sur un scooter Bernardet.

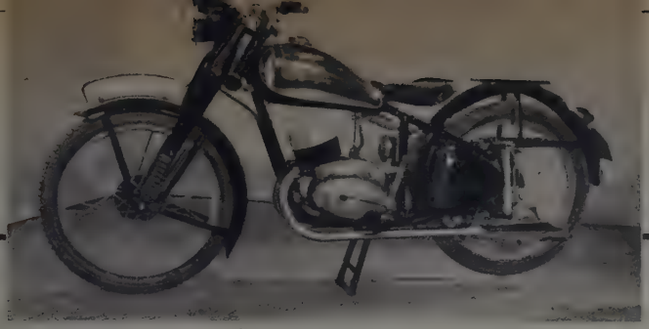
Ce Speed est utilisé par un ingénieur pour ses diverses courses en ville.

Sur ce Vespa, un voyageur ne craint pas d'empiler les valises, dont la dernière pourrait constituer un appuie-tête.

L'usage le plus fréquent : le conducteur et sa passagère (Vespa).

LE SCOOTER A PARIS

Ci-dessus : un scooter français Bernardet ; un confrère américain appelait Bernardet « le grand couturier du scooter », ce qui est vrai tant l'étude des lignes et de la répartition des masses principales de ces deux modèles 125 et 250 cm³ révèle un goût très sûr et une parfaite technique. Car Bernardet est le premier à avoir conçu et réalisé un scooter routier à la parfaite tenue de route. Il l'a démontré cette année encore au cours de dures épreuves de régularité comme : Liège-Monaco-Liège (soit 2.444 kilomètres, Médaille d'or) ; le rallye Aiglon, 77 concurrents au départ, 9 seulement non pénalisés à l'arrivée, dont le scooter Bernardet engagé seul ; trophée de Monaco : 1.567 kilomètres en une étape, 118 concurrents au départ, 48 seulement à l'arrivée, etc. Bernardet est donc aussi « le grand technicien français du scooter ». — **Ci-dessous, à gauche :** le cyclomoteur a marqué une progression foudroyante et fait figure, actuellement, de parfait « roulier ». Témoin la randonnée accomplie par un amateur, M. Daynes, commerçant à Montauban, qui en une semaine parcourut Brescia-Nice en passant une vingtaine de cols comme le Stelvio, l'Oberalp, la Furka, le Grimsel, le Grand et le Petit Saint-Bernard, le Galibier, etc., tous dépassant 2.000 mètres d'altitude. Pour chacun d'eux une photo témoin analogue à celle de notre document fut prise. La machine Follis qui accomplit cet exploit était équipée du moteur français V. L. T. à deux vitesses, qui est l'un de nos meilleurs moteurs actuels. — **A droite :** un pêcheur à la ligne et ses deux camarades : sa gaule... et son fidèle Velosolex.



Une moto populaire tchécoslovaque : la Jawa 150 centimètres cubes.

LA MOTOCYCLETTE ÉVOLUE VERS LA CYLINDRÉE MOYENNE

MAIS TOUT N'EST PAS DIT POUR LA MOTO CARROSSÉE

PAR JEAN BONNET

Des chiffres de production partout en accroissement en Europe. Un esprit de recherche intense et incessant, s'exerçant dans tous les domaines : cyclomoteurs, vélomoteurs, motos et scooters, chaque nation témoignant du désir de combler les lacunes et de rattraper les retards.

Un confort et une sécurité sans cesse augmentés par sélection rigoureuse des principes techniques les plus propres à les assurer. Des vitesses dont la limite absolue n'est pas encore atteinte, puisque tous les grands prix internationaux ont enregistré des chutes de records.

Tel est le bilan sincère et magnifique qui constitue le témoignage irréfutable de la prodigieuse activité de toute une industrie dont on n'avait jamais mesuré aussi bien que dans les temps actuels à la fois la fécondité des conceptions et la multiplicité des réalisations.

Est-ce à dire que toute évolution en soit, du même coup, stoppée ? Est-ce à prétendre qu'il n'existe plus aucun problème dont on ne sache se rendre maître ? Est-ce à penser, enfin, qu'aucune préoccupation d'ordre commercial ne vienne ternir la sérénité d'un ciel sans nuages ?

Pour répondre il nous suffira simplement de « faire le point » de la situation actuelle dans chacun des groupes, où nous nous apercevrons que tout n'est pas fait devant un avenir incertain.

QUALITÉ DE CONCEPTIONS : ET LE CYCLOMOTEUR S'Y DÉBAT

Le cyclomoteur a sans conteste, pour berceau, la France. Il se peut que proportionnellement d'autres pays, comme par exemple la Hollande, accusent une progression et un développement plus considérables, mais toute l'évolution technique est dominée par nos réalisations, et nombreuses sont les licences de construction accordées à l'étranger.

En 1951 nous avons produit environ 400.000 cyclomoteurs, et il semblerait que le terrain fût, ici, éminemment propice. Ne nous hâtons point de conclure. D'une part, ce chiffre de 400.000 est une « pointe » que nous ne saurons ni dépasser ni même maintenir sans essoufflement. Et « l'essoufflement », en l'espèce, c'est la saturation du marché.

De surcroît, les industriels eux-mêmes apparaissent divisés quant aux concepts initiaux. Les uns tiennent pour un cyclomoteur dérivé du cycle, avec les renforcements de cadre nécessaires, école dont Velosolex fut l'initiateur et dont la plupart des « grands » ont adopté les lignes principales en modifiant les réalisations, tels : Peugeot, Motobécane, Automoto... et bien d'autres, alors que certains constructeurs, illustrant notamment la petite et moyenne industrie, évoluent nettement vers la motocyclette ultra-légère sans qu'on puisse estimer qu'ils ont tort.

Cette dualité se rencontre également dans le sport, où organisateurs d'origine cycliste et d'origine motocycliste s'affrontent à l'envi. Les premiers, qui furent, il faut le reconnaître, les initiateurs, apportent le désir d'obtenir un classement comparable à ceux des épreuves cyclistes sans *ex æquo*, sans vouloir admettre que dans un cas c'est la régularité qui joue, alors que dans l'autre, c'est la vitesse. Les autres, en réaction, veulent de véritables règlements à la régularité, qui prouvent qu'un cyclomoteur peut parfaitement relier Paris à Marseille entre 30 et 35 km.-h. de moyenne sans en être aucunement inquiété. Je ne cache pas que cette thèse me paraît la seule logique et que je suis personnellement heureux d'avoir pu, au cours de cette saison, permettre son développement.

Actuellement il nous faut chercher ce pouvoir de démonstration à peu près uniquement dans les performances personnelles heureusement accomplies par des conducteurs dont on ne peut suspecter la probité. Citons : la « randonnée des crêtes » accomplie par M. Daynes, de Montauban, parti de Brescia le 14 juillet et qui, jusqu'au 22 juillet, escalada des cols comme le Stelvio (2.759 mètres), la Furka (2.436 mètres), le Grand-Saint-Bernard (2.473 mètres), le Galibier (2.658 mètres), l'Izoard (2.358 mètres) et d'autres... ; la liaison Paris-Helsinki et retour par un groupe de membres de l'A. F. C. M., qui comprenait deux confrères, et qui effectua 6.500 kilomètres de routes et de pistes dans le Grand Nord ; le parcours des « rallyes internationaux », sous la direction de Lacoste, par l'Autriche, l'Italie et la Suisse, etc.

Remarquons que ces performances ont été accomplies avec des moteurs deux vitesses (V. L. T. et Cucciolo), ce qui explique bien des choses. D'ailleurs il faut admettre que les deux thèses sont conciliables : cyclomoteur à solutions simples — qui n'excluent nullement l'efficacité — qui convient parfaitement au néophyte venant, notamment, du cycle et ouvre le champ à des ressources infinies, et cyclomoteur plus évolué avec boîte deux vitesses, suspension avant et même arrière, freins à tambour dans les deux roues pour tous ceux qui, avertis, expriment le désir d'une perfection plus grande et de possibilités plus importantes...

L'EFFORT FRANÇAIS VERS LA MOTOCYCLETTE MOYENNE

Nous avons insisté sur ce problème du cyclomoteur parce qu'il est essentiel et parce que de sa résolution dépend l'essor de l'industrie motocycliste française. C'est bien plutôt un travail de prospection intense qu'on peut assigner à ce véhicule, où il doit nécessairement réussir. Mais, de même que le cyclomoteur conduira un jour au vélomoteur, de même ce dernier cède la place à quelque motocyclette de moyenne cylindrée.

La preuve en est que nous est apparue l'an dernier cette catégorie intermédiaire entre le cyclomoteur et le véritable vélomoteur 125 centimètres cubes, la moto ultra-légère 98 centimètres cubes, qui ne s'est pas développée faute de moteurs adéquats, la plupart venant de l'étranger, dont on a stoppé toutes les importations.

De même cette catégorie 175 centimètres cubes, dont nous avons d'excellents exemples parfaitement viables, n'est qu'un acheminement vers la 250 centimètres cubes, dont on constatera au Salon qu'elle attire, de plus en plus, l'attention des constructeurs. Rien à dire des développements mécaniques ; ils sont classés et depuis plusieurs années nous les avons rappelés et précisés en cette même place : moteur haut rendement, qu'il soit à deux temps ou à quatre temps, soupapes en tête, cadre à suspension intégrale, fourche avant télescopique avec amortissement par huile, et arrière, de préférence du type à bras oscillant, du moins si l'on en juge d'après les indications données par la course.

Bien entendu, l'on se dirige du côté du moteur à deux cylindres côte à côte, dont on a dit les avantages industriels de même que l'équilibrage, qui, sans être absolu — l'obliquité des bielles ne le permettant pas — est bien supérieur à celui du monocylindre. Là encore nous sommes en plein classicisme.

Il reste que le sens de l'évolution est faussé par le régime particulier concédé — jusqu'à présent — au vélomoteur exempt de permis de conduire ! La précarité de cette mesure, toujours remise en discussion, donne raison aux constructeurs français de ne pas négliger les cylindrées moyennes en motocyclisme.

APRÈS LE SCOOTER, LA COURSE INDIQUE LA VOIE DU DÉVELOPPEMENT : LA MOTO CARROSSÉE

Ce sera notre conclusion : il est possible — en cette matière on n'a pas de certitudes — qu'au Salon un constructeur français présente un scooter de conception nouvelle transformable en moto carrossée, établissant un pont attendu entre deux véhicules qui ne sont pas aussi dissemblables l'un de l'autre qu'on s'accorde à le prétendre.

La moto carrossée vers quoi nous tendons n'est pas une nouveauté puisque aux environs de 1923-1925 — la période de toutes les audaces — nous en connaissions un certain nombre d'exemples. Ce qui est nouveau, en revanche, c'est la manière de la réaliser ; il y a autant de différence entre la Galetto de Guzzi et les véhicules de cette époque qu'entre la « trottinette à moteur » de 1916 et le scooter moderne.

Les études sur les profilages rationnels ne datent que d'hier.

Déjà une indication valable d'une semi-fusion entre moto et scooter — on n'atteindra jamais une vérité absolue et il n'existe que des compromis — nous est donnée par le souci qu'on manifeste de réduire le diamètre des roues de la première et d'augmenter celui des roues du second. Une autre peut être trouvée dans les timides essais — mais, en cette matière, les événements vont vite — effectués cette saison sur des motos de course à carrossage et profilage partiels.

La coque à enveloppement total des machines de records n'a aucun avenir pour la série ; la moto carrossée, par contre, est la solution que demain nous connaîtrons.

LES CHAUFFEURS

PUBLICITÉ ? OUI, MAIS TOUTE GRATUITE. EN TOUT CAS LA PREUVE DE LA POPULARITÉ DU CHAUFFEUR DE TAXI PARISIEN

Le chauffeur de taxi est assurément un des personnages les plus pittoresques de la capitale. Mais on aurait grand tort de le juger sur l'énergie... verbale qu'il déploie dans les embouteillages. Il fait un métier de « solitaire », car les brefs rapports qu'il a avec les clients qu'il charge ne lui permettent guère d'entrer en sympathie avec ceux-ci. Ce métier est parfois dangereux. Les faits divers viennent trop souvent le rappeler. Et il n'est que juste de citer à l'éloge des chauffeurs de taxi les nombreux actes de probité dont ils sont les auteurs presque quotidiennement.

TAXI ! A l'appel, si l'on a de la chance, une 203, une Simca ou une Vedette vient se ranger le long du trottoir. Le plus souvent c'est un vénérable G 7, une traction avant un peu usée, une antique 401, une B 14 brimbalante... Ah ! la misère des taxis de la « Ville lumière » ! Les étrangers en sont stupéfaits : beaucoup nous croyaient les représentants du bon goût et de l'élégance.

Enfin, la chère vieille chose est là, prête à se plier, avec maints grincements, bruits de tôle, de caisse, etc., aux désirs du client. Celui-ci s'installe, jette une adresse, se cale dans le fauteuil pelé, s'impatiente du flegme du conducteur, veut montrer qu'il connaît Paris beaucoup mieux que lui — neuf fois sur dix il a tort — le rend responsable des embouteillages, du passage des feux au rouge, observe avec une rage marmottante le taximètre, soupçonne le fonctionnement de la mécanique, émet des réflexions agressives sur le confort de la voiture — neuf fois sur dix il a raison — et, au moment de payer la course, laisse avec dédain un pourboire insignifiant. Dans l'argot du chauffeur de taxi on appelle, indifféremment, ce client une « cloche », un « coureur à pied » ou un « loedu ».

Le chauffeur de taxi est souvent un solitaire. Il n'a aucun contact suivi avec ses clients. En dehors des quelques mots nécessaires, il est exceptionnel que le chauffeur trouve chez les personnes qu'il charge la moindre sympathie humaine. Il n'est en quelque sorte qu'une fonction, qu'un service ; il fait corps à tel point avec sa voiture qu'on le traite lui-même comme une mécanique, comme un distributeur quasi automatique de kilomètres... d'une marche au reste assez capricieuse. Ah ! ces fameuses gaines chaussant le drapeau et indiquant, aux heures des repas, quand le client est le plus pressé, des directions opposées à la sienne ! Il juge d'autant plus sévèrement le chauffeur qu'il n'est pas éloigné de voir là une espèce de brimade, une absence regrettable de conscience professionnelle. En fait, si les gaines se sont multipliées, c'est en raison

DE TAXI...

PERSONNAGES ATTACHANTS ET PITTORESQUES, CONSTITUENT LA CATÉGORIE SOCIALE LA PLUS MAL CONNUE

d'une adaptation du chauffeur aux conditions nouvelles de son existence... ou de sa subsistance. Avant la guerre les chauffeurs de taxi connaissaient, dans chaque quartier, de petits restaurants où ils pouvaient déjeuner pour 10 ou 12 francs. Aujourd'hui il leur faut débourser 400 ou 450 francs au minimum pour un déjeuner comparable. Le résultat est qu'ils préfèrent rentrer déjeuner en famille.

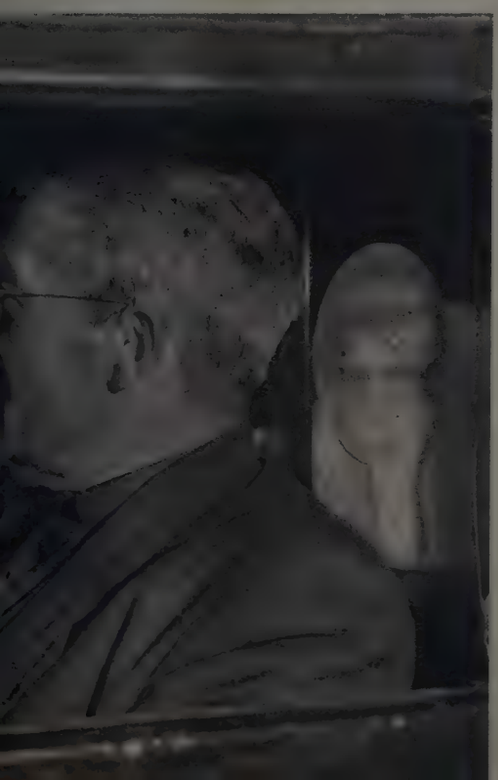
TROP DE TAXIS OU PAS ASSEZ ?

On se plaint à la fois du grand nombre des taxis — quand on est soi-même en voiture — et de leur insuffisance — quand on est piéton et désireux de ne pas le rester. C'est ce dernier jugement qui est le bon. La préfecture de police a, en effet, fixé à 11.000 le nombre des taxis parisiens. C'est une limite qu'il ne faudrait peut-être pas dépasser, mais qu'il serait souhaitable d'atteindre.

Or il s'en faut de presque un millier que ce recrutement optimum soit réalisé. Pendant l'exposition coloniale il y eut jusqu'à 16.000 taxis en marche dans Paris. La multiplication des petites voitures leur a porté un gros préjudice. Actuellement ils se comptent un peu plus de 10.000, conduits par 5.000 artisans et 5.500 salariés.

Mal connu, le chauffeur de taxi est un des personnages pittoresques et attachants de Paris. Il vient, si l'on peut dire, de tous les horizons sociaux et

Quelques trouvailles de Pierre Alidière, chauffeur et inventeur. **Ci-contre :** un ventilateur fait d'un vieux klaxon et d'un panier à salade. **Sur la même photo, à gauche, en bas :** une manchette lumineuse. **En bas de la page, à droite :** les curieux aménagements réalisés par Alidière sur le toit de son taxi. **A gauche :** ce haut-parleur sert en même temps de cornet acoustique.



géographiques. Dans l'entre-deux-guerres, les Russes l'emportaient avec un noyau compact de près de 2.000, parmi lesquels figuraient beaucoup d'anciens officiers de l'armée du tsar. Leur nombre domine encore largement celui des Italiens, des Espagnols, des Tchèques, etc. Le contingent français comprend surtout des Auvergnats et des Savoyards, mais aussi quelques Nord-Africains, outre des Bretons, des Champenois, des Normands, des Lorrains, etc., et même des Parisiens. Dans la majorité, les chauffeurs viennent du milieu ouvrier. Cependant il y a chez eux de petits fonctionnaires, d'ex-bourgeois, d'anciens fermiers, des représentants, voire un professeur de philosophie qui, à la suite de difficultés intimes, a préféré rompre avec son ancien milieu et ses préoccupations d'intellectuel.

DES « NUITEUX »...

Il existe deux grandes catégories de chauffeurs : ceux du jour et les « nuiteux ». Ceux-ci se font le plus souvent une spécialité des « planques », c'est-à-dire des boîtes de nuit, et travaillent avec l'aide des chasseurs. Ces auxiliaires précieux ont l'œil vif, un sens aigu de l'observation et un code de la camaraderie scrupuleusement respecté. Ils répartissent les clients en tenant compte à la fois de leurs amitiés et de leurs intérêts.

La spécialité de la desserte des boîtes de nuit n'est pas la seule, naturellement. D'autres chauffeurs font la « galerie » (on les appelle, comme il est logique, les « galériens »). Ce sont les possesseurs de voitures à toit renforcé, pouvant supporter une charge de 200 kilos et reconnaissables à leur poinçon vert, qui donne droit dans les gares à une priorité de passage. Cet avantage est compensé par une servitude : ils ne doivent pas charger un client s'il n'a au moins trois valises ou une grosse malle.

Pierre Alidière, qui exerce depuis plus de trente ans le double métier de chauffeur et d'inventeur, m'a initié aux arcanes de la profession. Taxi peu banal que le sien !

C'est un véritable champ d'expériences. Le cerveau fertile de Pierre Alidière a conçu quelque deux cents petites inventions plus astucieuses les unes que les autres : stop au pied, flèches lumineuses pour changement de direction, tourniquet lumineux publicitaire fixé sur le toit, rétropériscope installé sur le volant, ressorts compensateurs pour pare-chocs, éolienne chargeant une deuxième batterie d'accumulateurs, susceptible de faire fonctionner la radio, un réfrigérateur, etc. Que sais-je encore ! Alidière est intarissable sur ce chapitre.

Alidière prend son service à 13 h. 30. Comme artisan, il peut exercer son métier onze heures par jour (pour les chauffeurs salariés employés dans les compagnies, la durée de la journée de travail est fixée à dix heures). Il rentre donc vers 2 heures du matin à Vitry-sur-Seine, où il habite. A l'instar des autres « nuiteux », il est exposé aux agressions, qui constituent un risque professionnel nullement négligeable. Un de ses amis y a trouvé la mort. Alidière a résolu le problème de la façon suivante : les glaces qui séparent la partie réservée aux clients et la sienne sont des pare-balles. Son rétroviseur spécial lui permet de surveiller les occupants des places arrière, et si le besoin s'en fait sentir il verrouille automatiquement les portières, envoie par le pavillon destiné à se faire entendre des clients des gaz lacrymogènes et déclenche ses deux avertisseurs, dont le bruit aurait tôt fait d'alerter les agents. Cet ensemble de mesures défensives, dont plusieurs sont adoptées par les nouveaux taxis, se complète d'une paire de solides matraques. On ne prendra pas sans vert, comme on voit, le sympathique « Pierre de Vitry ».

...AUX FEMMES-CHAUFFEURS

Ce personnage remarquable ne doit pas m'en faire omettre d'autres. Je pense aux cinquante « chauffeuses », à « Hélène la nuiteuse », qui parle anglais et connaît son Paris comme nul autre. Son mari, « la Tache », roule de jour, et il existe ainsi plusieurs couples, la femme prenant le volant lorsque le mari rentre, aussi dure au travail que celui-ci... et parfois même plus. « Louisette la galérienne » en est un exemple. Elle ne craint pas de monter jusqu'au troisième étage une malle de 50 kilos ! Encore faut-il, comme il est juste, qu'il s'agisse d'un « bon client » et non d'une « cloche ». Les chauffeurs qui ont tant soit peu de métier les reconnaissent aisément.

Le métier de chauffeur ne mène pas à la fortune. Les gains varient de 40.000 à 60.000 francs, 70.000 francs par mois au mieux, en moyenne. Les recettes sont très variables. Aussi faut-il être prudent. Tels chauffeurs, grisés par les recettes des bons mois et qui se sont laissés aller à acheter un nouveau taxi flambant neuf, éprouvent ensuite les plus grandes difficultés à honorer leurs traites.

L'EXAMEN DES CHAUFFEURS

On ne devient pas chauffeur de taxi du jour au lendemain. Cependant, l'accès à cette profession est beaucoup plus rapide que celui de maintes autres activités nécessitant un apprentissage de deux ou trois ans. Trois mois suffisent théoriquement à former un chauffeur ou, plus exactement, à le rendre apte à passer un examen, au demeurant assez simple. A vingt et un ans révolus, on peut s'y présenter après avoir satisfait à une visite médicale garantissant un minimum de santé physique (le contrôle médical sera par la suite renouvelé périodiquement). La préfecture de police, de son côté, se livre à une enquête de moralité très sérieuse. Le candidat, s'il a passé ces deux premières épreuves avec succès, doit en affronter une troisième qui témoignera de sa bonne connaissance des rues de Paris. Il reçoit une brochure contenant la nomenclature de 1.000 rues de Paris et de 400 rues de banlieue. Quand il s'estime prêt, il se présente devant une commission administrative de huit membres (quatre représentants des syndicats ouvriers, deux représentants patronaux et deux fonctionnaires de la Préfecture). Le candidat tire six numéros d'un jeu de loto : quatre d'entre eux correspondent à des rues de Paris, deux à des rues de la banlieue. Il s'agit de dire où commencent et où finissent ces rues. Si l'examen n'est pas parfait le candidat pourra encore se repêcher en tirant deux autres numéros de rues de Paris. Il s'agit là de l'épreuve topographique. Elle est compliquée d'une épreuve théorique consistant pour le candidat à énoncer l'itinéraire à prendre pour relier la première rue tirée au sort à la deuxième, la deuxième à la troisième, etc.

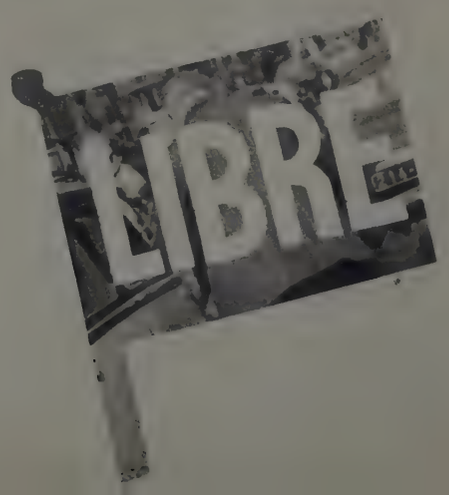
Supposons que le candidat se soit bien tiré de ce double interrogatoire. Dans la semaine qui suit il est convoqué place du Panthéon, dans un local de la mairie, pour subir les épreuves pratiques à bord d'une voiture à double commande occupée par des représentants de la profession et un fonctionnaire de la Préfecture. Cette fois il faudra montrer, « sur le tas », que l'on connaît ses itinéraires et les règlements de la profession.

Il existe très peu d'écoles pour les futurs chauffeurs de taxis : deux très exactement. La plus ancienne, celle de la rue Vauvenargues, est dirigée par M. Bertrand, qui connaît Paris sur le bout du doigt et le métier de chauffeur aussi bien que celui de professeur. La seconde, l'école Wagram, s'enorgueillit à juste titre d'un moniteur, M. Guillerant, et d'un adjoint, M. Decaux, qui ne le cèdent en rien à leur collègue artisan. Une fois passés entre ces mains expertes, les candidats ont bien des chances de se sortir avec brio des pièges de l'examen.

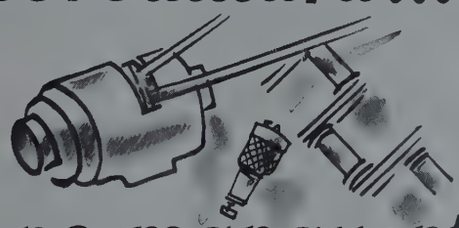
Il ne leur restera plus qu'à rouler et à choisir une spécialité. Les plus sages se contenteront du « tout-venant », c'est-à-dire « fargueront » le client là où ils le trouvent, coltineront à l'occasion des « valtouses », tout en s'assurant du fonctionnement de la « marmite » (le compteur) et du mouchard (l'appareil de contrôle du kilométrage). « Rouler au pifomètre » exige une bonne connaissance du métier, car c'est tout l'art de la maraude, qui consiste à deviner sur les trottoirs les clients possibles. Avant la guerre la maraude était très répandue. Actuellement, la circulation très dense, l'essence trop chère, le fait que les compagnies n'admettent pas plus de 15 % de kilomètres à vide inclinent les chauffeurs à « plafonner », c'est-à-dire à gagner le stationnement le plus proche de l'endroit où a été déposé le client précédent.

Alidière me disait, dans son langage imagé : « Je ne rentre jamais à la ficelle », signifiant qu'il n'utilisait pas en principe la remorque et qu'il se dépannait lui-même. Peu de chauffeurs peuvent avoir cette ambition, et c'est dommage. Il semblerait normal de former des chauffeurs aptes à procéder eux-mêmes aux réparations courantes. On commence à s'en préoccuper. Que ne donne-t-on également davantage aux candidats le souci de la courtoisie ! Il n'est point question d'en faire des abbés de cour pratiquant les ronds de jambe et encore moins des valets. Le tempérament indépendant des chauffeurs, qui est un de leurs traits sympathiques, exclut complètement cette hypothèse. Mais beaucoup d'entre eux affirment leur caractère d'une façon tellement bourrue qu'ils mettent leurs clients fort mal à l'aise. Un minimum de politesse et de bonne humeur ne s'apparente en aucune façon à la servilité, et c'est encore ce que l'on a trouvé de mieux pour transformer un « coureur à pied » en client généreux (autant qu'il puisse l'être).

R. B.



Si vous êtes un peu débrouillard...



les "occasions" ne manquent pas

PAR CLAUDE THOMAS

Une 16 CV Delahaye pour 60.000 francs, impeccable, monsieur ! Des voitures comme ça, on n'en fait plus.

— Elle doit consommer beaucoup ?

— Tenez, voici une affaire : Simca 5, 1936, 90.000.

— En bon état ?

— Autant dire neuve, regardez le compteur.

Préférez-vous une Talbot, ou une « 201 », pour 50.000 francs, ou même cette autre « affaire » : une 4 CV Renault « luxe », vieille de deux ans, pour 200.000 francs ?

UN MARCHÉ INSTABLE

Nous sommes, passé la porte Champerret, au cœur de Levallois, paradis de la voiture d'occasion. Plaques discrètes ou larges banderoles vous sollicitent. Entrez dans ce café, on vous proposera, à des prix dérisoires, Simca ou Rosengart en « parfait état ». Flânez-vous sur l'avenue ? Il se trouvera bien une personne obligeante qui vous conduira à un « garagiste ».

Vous vous êtes laissé séduire ? Délesté de quelques dizaines ou centaines de milliers de francs, vous quitterez Levallois dans « votre » voiture. Mais, attention ! si vous tombez en panne à la porte d'Asnières, n'escomptez aucune aide de votre vendeur... qui est déjà en train de traiter une autre « affaire ».

Exagération ? Malheureusement non. Les exemples et les dialogues ci-dessus ont été saisis sur le vif, grâce à la complicité d'un de ces « vieux de l'automobile » qui ont pignon sur rue à Levallois depuis quelques décennies et qui racontent volontiers de bonnes histoires : celle du piston en bois, posé sur une « occasion » d'avant 1914, pour permettre à l'acheteur de franchir la porte du garage ; celle du spécialiste de la rue Saint-Ferdinand, qui affirmait crûment, en désignant l'un de ses engins : « S'il va dans la rue, c'est beau ! » C'était l'époque où l'on n'était jamais assuré, partant de la porte Maillot, d'arriver à l'Etoile.

Depuis le marché s'est organisé : dès 1918 les surplus, acquis sous soumission cachetée, fournissent aux garagistes sérieux d'honnêtes bénéfices... et aux courtiers véreux — pour lesquels « revision » signifie « coup de pinceau » — une source de profits faciles. L'entre-deux-guerres amène une stabilisation relative. L'automobile neuve perd 25 % de sa valeur du moment dès qu'elle a franchi la porte du concessionnaire. Un engin

2 ANCIENNES, DEUX «CONSCRITES»...

... MAIS L'UNE D'ELLES A VIEILLI EN BEAUTÉ

robuste, ayant passé le cap des 100.000 kilomètres, soigneusement remis en état, acquis à un prix abordable, est chose facile à trouver. Il est même des modèles « increvables », dont certains roulent encore allégrement en 1952. Les moteurs robustes offrent peu de complications, et un conducteur ayant quelque adresse peut soigner sa voiture à frais minimes.

1945 : les automobiles neuves sortent « au compte-gouttes », prioritaires et détenteurs de licences d'achat monopolisent la production. Les autres attendent... ou se « débrouillent » ! On propose des occasions « neuves », à grand renfort de primes et dessous de tables. Quant aux voitures d'avant guerre, leurs prix varient sans relation avec leur état de « fraîcheur ». Des marchands « à la sauvette » proposent des véhicules achetés aux Domaines sous le nom d'amis. Ils flânent aux abords des garages et « accrochent » les clients au passage.

POUR UN COMMERCE HONNÊTE

Nouvelle modification, cette année, d'un marché dans lequel les professionnels sont minoritaires. La production d'automobiles neuves est parvenue à un niveau suffisant pour répondre aux besoins. On « touche » une voiture neuve en quelques semaines, quelques mois, suivant les marques; la pratique, courante, du paiement à crédit facilite l'achat. D'un autre côté : des « occasions » — dont la cote tend à baisser — des réparations de plus en plus onéreuses, des risques multiples.

Cette situation ne manque pas de préoccuper les commerçants patentés de l'automobile d'occasion, qui ont trouvé un moyen de rétablir un climat de confiance entre vendeurs et acheteurs. Depuis quelques mois ils proposent des voitures revisées, avec *une garantie de six mois*, analogue à celle des constructeurs. Les « occasions » sont devenues des voitures « reconditionnées », dont le moteur, la direction, les freins, l'allumage ont été soigneusement *remis à neuf*. On ne propose plus des « affaires » ; on présente, à son prix, un véhicule en bon état.

L'ACHETEUR N'A PAS L'EMBARRAS DU CHOIX

Contrairement à l'apparence, le client n'a pas l'embarras du choix : entre les modèles relativement récents, remis en état, d'un prix assez élevé, et les occasions bon marché sans aucune garantie, il lui est difficile de « faire une affaire », comme il le souhaite souvent.

Bien sûr, les conseils ne manquent pas :

Examinez l'échappement lorsque le moteur commence à chauffer : un nuage de fumée bleue indique une importante consommation d'huile, des réparations prochaines ;

Des pédales usées, un tapis troué marquent de nombreux kilomètres qui ne sont pas inscrits au compteur (des pédales et un tapis flambant neufs ont souvent la même signification) ;

Si la direction tire à gauche ou à droite, l'alignement est défectueux. Plus de 6 centimètres de jeu ne vous permettront pas une conduite sûre ;

Vérifiez l'embrayage en serrant le frein à main et en embrayant en seconde, le moteur doit caler franchement ;

NE LE

Une longue pression sur le frein ne doit amener aucun abaissement de la pédale — sinon le circuit hydraulique n'est pas hermétique ;

Une différence de couleur d'intérieur d'une portière ou du capot indiquent que la voiture a été repeinte, etc.

Voici d'autres conseils qui, s'ils n'ont pas la prétention de rendre l'acquéreur infaillible, doivent le guider dans son choix :

Si le radiateur est relié à un cadran-thermomètre, surveillez ce dernier au cours d'un essai sur la route. Toute « surchauffe » présage de coûteuses réparations du système de refroidissement ;

Essayez aussi les ressorts des sièges, en vous y asseyant brutalement, ne négligez surtout pas de soulever les housses pour voir ce qu'elles recouvrent ;

Les portes doivent ouvrir et fermer sans accrochage ; il doit en être de même de la levée des glaces ;

Pour vérifier l'étanchéité d'une carrosserie, d'une capote, il existe un moyen fort simple : mener la voiture au lavage, et rester à l'intérieur pendant l'opération ;

L'examen des pneus ne doit pas être seulement superficiel. Il est prudent de jeter un coup d'œil à l'intérieur d'une enveloppe pour juger de l'état des toiles ;

Méfiez-vous des « ronronnements » de la boîte de vitesses et des grincements du pont arrière : ce sont de fort mauvais présages pour votre portefeuille ;

Roulant à 25 à l'heure en prise, si vous appuyez vivement sur l'accélérateur, la voiture doit « reprendre » sans hésitation ;

En plat sur une bonne route, vous pouvez enfin tenter le départ « en prise », à condition de savoir jouer habilement des deux pédales d'accélération et d'embrayage. Si la voiture passe avec succès ce test difficile, vous pouvez avoir confiance en elle.

On ferait un livre sur les « trucs infaillibles » qui devraient permettre au profane de savoir choisir une automobile d'occasion. L'astuce des « maquilleurs » aurait cependant raison de l'inexpérience du client.

En fin de compte, en 1952 comme avant 1914, si l'acheteur ne veut pas risquer de trouver « un piston de bois » dans l'un des cylindres, il lui reste à s'adresser *exclusivement* à un professionnel patenté, ayant pignon sur rue, qui, lui, se considérera comme responsable du véhicule vendu plusieurs mois *après* la vente.

DIRAIT-ON PAS TOUTES NEUVES ?...

Un modèle relativement récent **(ci-dessus)**, soigneusement revisé, assorti d'un bon de garantie, vous donnera satisfaction... sûrement. Le « tacot » destiné à la casse **(ci-dessous)** est une « affaire »... peut-être !

HUM! N'ACHETEZ PAS CHAT EN POCHE!

PETITES INVENTIONS ET TECHNIQUES NOUVELLES

PAR CLAUDE THOMAS

LES CARROSSERIES EN MATIÈRE PLASTIQUE SERONT « SOLIDES COMME LE VERRE »

La première carrosserie en matière plastique remonte à près de douze ans ; et, bien que les essais effectués à cette époque aient donné entière satisfaction, quelque vingt-cinq millions d'automobiles ont été, depuis, dotées de la classique carapace de tôle. Il y a là, au moins en apparence, une anomalie. Les nouvelles tentatives faites cet été aux États-Unis permettent, semble-t-il, de faire le point.

QUARANTE COUPS DE HACHE POUR RIEN, SUR UNE FORD

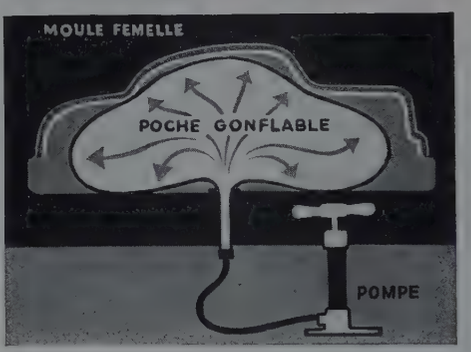
Qui ne se souvient de la spectaculaire expérience réalisée en 1941 par Henry Ford : s'armant d'une cognée, le célèbre constructeur assenait — en présence des journalistes et photographes assemblés — une quarantaine de coups sur une carrosserie sans lui causer le moindre dommage. La carrosserie était en matière plastique.

Il fallut pourtant attendre le printemps 1952 pour voir apparaître dans le commerce la première carrosserie plastique destinée aux usagers. Encore s'agissait-il d'un modèle spécial, s'adaptant sur un type de voiture particulière qu'il transformait en automobile « grand sport ». Aujourd'hui même tout conducteur américain possesseur d'une Crosley « tôlée » peut acquérir — en supplément — un ensemble de quatre pièces de matière plastique formant, après assemblage, une carrosserie légère, solide, élégante, pour 445 dollars (plus taxes). Les autres se contenteront d'un toit amovible pour leur « décapotable », en attendant que les autres constructeurs aient décidé d'adopter le coûteux équipement destiné aux indispensables moulages.

LE PLASTIQUE ARMÉ DE VERRE CONCURRENCE LE MEILLEUR ACIER

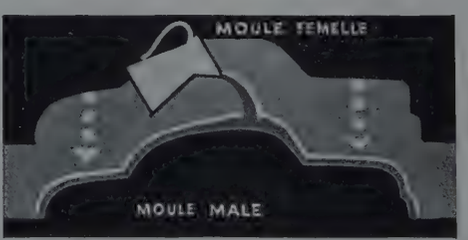
L'expérience d'Henry Ford portait sur des panneaux de matière plastique montés sur tubes d'acier : c'étaient ces derniers qui offraient en réalité la principale résistance aux chocs. Les moulages sont obtenus aujourd'hui au moyen de matière plastique renforcée par des fibres de verre. Cette matière est solide au point que l'on a pu, il y a quelques années, s'en servir pour la fabrication des pare-chocs ; alors que le premier toit et les premières ailes plastiques ont été montés sur des Chrysler dès 1942. A poids égal, le plastique armé de verre est beaucoup plus solide que l'acier. Il offre une protection supérieure contre la chaleur et le bruit. Il se présente enfin en toutes couleurs, résistant aux acides, graisses et sels chimiques.

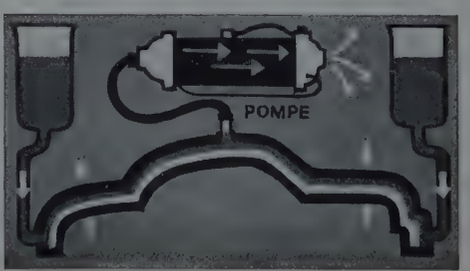
A titre d'exemple, l'automobile Crosley, transformée, dont nous parlions tout à l'heure, pèse 250 kilos de moins depuis que le plastique a remplacé la tôle, protection et solidité n'en étant aucunement diminuées.



Il existe à l'heure actuelle plusieurs procédés pour « couler » d'une seule pièce les carrosseries en matière plastique. Celle-ci, la plus simple en apparence puisqu'elle ne nécessite que l'emploi d'un moule femelle, est pourtant la moins satisfaisante.

En revanche, grâce aux deux méthodes figurées par les schémas ci-dessous: emploi de deux moules, mâle et femelle, entre lesquels la matière plastique est répartie sous l'action de la pression ou du vide, on obtient des résultats presque parfaits.





DIFFICULTÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

En dépit de ces avantages incontestables, les spécialistes se refusent à envisager la construction en série des nouvelles carrosseries avant, au minimum, une ou deux années. Les résines servant à la préparation des matières premières sont chères et encore relativement rares. Les prix varient de 300 à 1.200 francs le kilo; la production de plastique est le quatre-vingtième environ de celle d'acier ! Mais les obstacles majeurs sont rencontrés au moment de la fabrication proprement dite. Les schémas ci-contre résument les quatre procédés de moulage actuellement utilisables. Le plus simple consiste à disposer successivement dans un moule une première couche de plastique, une trame de fibre de verre et une nouvelle couche de plastique. C'est la moins satisfante, et il faut le plus souvent ajouter une légère pression, obtenue à l'aide d'une poche de caoutchouc gonflée à la pompe. Les deux autres méthodes donnent les meilleurs résultats. Elles nécessitent l'emploi de deux moules, mâle et femelle, et l'action de la pression ou du vide.

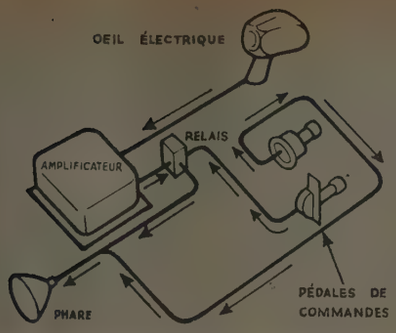
Il est facile d'imaginer l'importance et la complication de l'équipement nécessaire pour mouler des « objets » de plusieurs mètres de long, comportant de multiples détails. Bien entendu, chaque carrosserie doit être exécutée en une fois et ne supporte aucune retouche importante ; enfin, toutes les opérations effectuées sur la chaîne d'assemblage se trouvent modifiées.

PREMIÈRES RÉALISATIONS PRATIQUES

Hormis quelques carrosseries spéciales, comme celle qui fut réalisée à l'aide de Polyester pour l'engin du major Brooks et la transformation en petite série des modèles Crosley-Skorpion, les constructeurs continuent de réserver les matières plastiques à la fabrication d'accessoires : tel le toit amovible des Jaguar, qui pèse 12 kilos et se fixe en un quart d'heure à l'aide de cinq boulons ; et, bien entendu, les innombrables « gadgets » qui viennent augmenter le confort... et le prix de revient de l'automobile moderne.

C. T.

LES PHARES AUTOMATIQUES



Les derniers modèles d'Oldsmobile sont munis d'un ingénieux dispositif destiné à faciliter la circulation nocturne. Les projecteurs, branchés au départ en « phare », se mettent automatiquement en « code » à l'approche des voitures venant en sens inverse. Le croisement effectué, ils reviennent aussitôt à leur position initiale. Le mécanisme, expliqué sommairement dans le schéma ci-dessus, comporte : une cellule photo-électrique, un amplificateur et un relais commandant les projecteurs. (Les flèches portées sur notre dessin indiquent la marche du signal automatique.)

CONTRE LA PANNE SÈCHE

Ce réservoir de secours, parfaitement étanche, se place, en cas de panne d'essence, directement sur le carburateur, le filtre à air ayant été retiré. Il contient suffisamment de carburant pour permettre à l'automobiliste de gagner un garage. L'avantage de ce petit accessoire réside dans le fait qu'il permet de parer non seulement à la banale « panne sèche », mais aussi aux accidents de la pompe à essence.

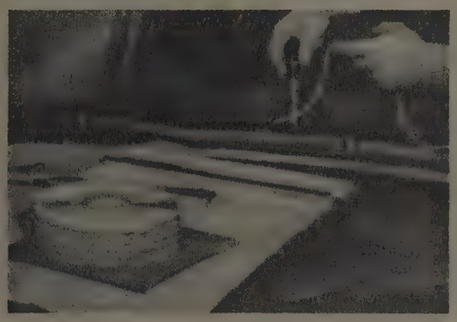
NETTOYAGE EXPRESS DU CARBURATEUR

Un nouveau traitement permet désormais le nettoyage du carburateur sans aucun démontage. Le produit contenu dans le bidon, préalablement mélangé à de l'essence, est déversé directement au moyen d'un raccord. Il suffit de faire tourner le moteur quelques minutes pour débarrasser toutes les parties du carburateur des impuretés nuisibles à son bon fonctionnement.

UN PARE-CHOCS ÉLASTIQUE

Voici un accessoire destiné à la circulation en ville. Il s'agit d'un amortisseur de plastique, gonflé d'air, s'adaptant au pare-chocs métallique, capable d'absorber les chocs sans dommage pour les parties chromées.

JOINTS HERMÉTIQUES



Une firme américaine propose à ses clients un mastic spécial grâce auquel il est facile de réparer les joints de vitres et de portières, leur rendant ainsi une parfaite étanchéité.

Une autre compagnie fournit avec chaque voiture un minuscule crayon « à bille » empli de peinture permettant de « maquiller » les éraflures sur la carrosserie.

ACCESSOIRES AMÉRICAINS

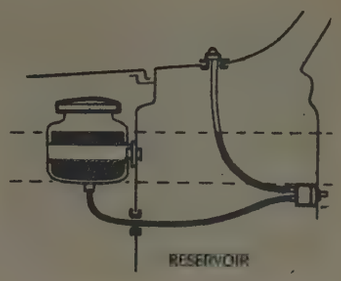
Un miroir et une ampoule électrique se fixent au dos du pare-soleil pour les passagères.

Des repose-pieds extensibles s'adaptent aux pédales de frein et de débrayage à l'intention des conducteurs ayant les jambes courtes.

UN CERVEAU ÉLECTRONIQUE RÈGLE LA CIRCULATION

On vient de mettre au point, à Denver, dans le Colorado, un nouveau système pour régler la circulation automobile. Un appareil électronique tient compte du rythme de la circulation et modifie en conséquence le fonctionnement des feux. Sur la chaussée, des bandes spéciales servent à « compter » les automobiles ; les chiffres sont transmis au cerveau électronique, qui allonge automatiquement la durée des feux verts dans l'artère où passe la circulation la plus dense.

UN LAVE PARE-BRISE AUTONOME



Le nettoyage du pare-brise en cours de route est l'une des préoccupations majeures de l'automobiliste. Nous avons déjà signalé, en son temps, l'apparition, aux Etats-Unis, de petits appareils munis de gicleurs destinés à arroser la glace avant pour permettre aux essuie-glace de remplir utilement leur fonction lorsqu'il ne pleut pas beaucoup. Le dispositif, dont l'emploi s'est, depuis, généralisé, présentait l'inconvénient de fonctionner à l'électricité ou par dépression, d'où risques de panne. Un inventeur français vient de mettre au point un appareil plus simple et plus efficace. Les clichés ci-joints témoignent de ses qualités ; le schéma explique son fonctionnement : chaque pression du doigt envoie deux jets d'eau, le retour de la soupape amenant instantanément une nouvelle charge. Trois billes réparties aux extrémités font office de valves pour l'ouverture et la fermeture du circuit. Une fois la pompe amorcée, grâce à deux ou trois pressions du doigt, les charges de liquide se succèdent automatiquement, sans la moindre perte. Il existe plusieurs types standard pour les voitures françaises et un modèle universel, réglable, adaptable sur toutes les autres marques.

PROJECTEUR DE VIRAGES

AFIN de suivre l'évolution des formes des voitures et des cars modernes, Marchal a créé un nouveau projecteur de virages et de brouillard, le « Rectilux ». Il est adaptable à tous les véhicules, soit en modèle extérieur, soit en modèle encastré facilement réglable, et possède les mêmes qualités que celles des célèbres 630 et 640 Marchal.

PARE-CHOCS AÉRODYNAMIQUE

CE pare-chocs en forme de croissant, monté sur une voiture de série d'outre-Rhin, a également pour objet de maintenir la stabilité du véhicule. Grâce à sa forme, définie par un spécialiste de l'aviation, il utilise la poussée de l'air, qui augmente avec la vitesse, pour appuyer l'avant au sol. Plus la vitesse est grande, plus la voiture « colle » à la route.

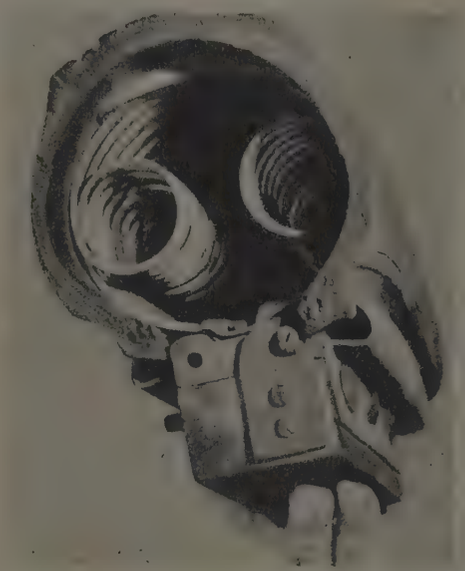
POUR LES CAS D'URGENCE

CETTE pince gigantesque, mue par la pression hydraulique, permet d'effectuer rapidement des réparations de fortune sur la carrosserie et les pare-chocs des automobiles accidentées. La pression développée est d'environ 10 tonnes ! L'appareil n'est pas destiné au « travail soigné », mais doit permettre des dépannages instantanés.

A L'INTENTION DES ENFANTS

VOICI un accessoire destiné à accroître non seulement le confort, mais la sécurité des jeunes passagers. Il transforme la banquette arrière en un véritable « parc » matelassé. L'ensemble se replie pour former un coussin.

UN NOUVEAU PNEU INCREVABLE



IL s'agit d'une invention italienne. La chambre à air est ici remplacée par trois ressorts qui se montent à l'intérieur des pneumatiques habituels. Le grand ressort donne la rigidité indispensable, les deux autres, la souplesse nécessaire.

POUR PRÉSERVER LE RADIATEUR

EN attendant que les voitures soient équipées du système refroidissement par air... voici un petit appareil qui, alimenté en eau pure, sert au nettoyage des canalisations d'eau. Il est muni d'un thermostat pour prévenir une hausse excessive de température et fonctionne tandis que le moteur tourne.

AU SECOURS DES PNEUS CREVÉS

UN nouveau dispositif a été mis au point, en Allemagne, pour remédier aux inconvénients des crevaisons. On voit, en haut, l'appareil, monté sur des roulettes, venant se placer sous le pneu crevé et qui va permettre à la voiture de gagner sans dommage le garage le plus proche. Ci-dessus : le conducteur tire sur une manette pour mettre en place l'engin, qui est fixé sous la carrosserie.

UN ACCOUDOIR ORIGINAL

UN accessoire amovible qui allie heureusement le pratique à l'agréable : il sert, en effet, à la fois d'accoudoir et de « boîte à gants ». Il peut être muni d'une serrure de sûreté et, en ce cas, remplacer avantageusement une petite valise pour les papiers et objets précieux.

La femme du pompiste seconde son mari... avec le sourire, bien entendu. Ce n'est pas un métier pour célibataire, et il est utile de pouvoir se relayer à la manœuvre.

« A VOTRE SERVICE, » *AVEC LE SOURIRE*

REPORTAGE DE JEAN-CLAUDE PEDRON

N'AVEZ-VOUS jamais pensé : « Voilà un métier que j'aimerais ? » Que l'on comprenne bien qu'il ne s'agit pas de changer définitivement de profession, d'embrasser une nouvelle carrière, mais d'être quelques jours, quelques heures même... quelqu'un d'autre. En même temps que changer de métier, changer de milieu, d'horizon, de climat et, pour tout dire, de « peau ».

Pour ma part — que le lecteur pardonne ce « moi » haïssable — j'ai eu, cet été, envie d'être pompiste. Envie d'avoir une petite maison fleurie au bord de la route, une petite maison à terrasse, fraîchement peinte, et d'être le-monsieur-qui-distribue-de-l'essence. C'est le genre

Le pompiste est aussi jardinier. Partout où c'est possible, des arbres et des fleurs, disposés avec goût, encadrent les bâtiments, qui, bien qu'utilitaires, savent n'être pas laids et décorent la route de lignes simples et de taches de couleurs vives et gaies.

de rêve qui a, tout compte fait, le mérite de ne pas laisser de regrets. Un rêve gratuit en quelque sorte. Un rêve platonique que l'on n'a, au fond de soi, nulle envie de réaliser. Un rêve parfait.

C'est pour mieux le cultiver, pour lui donner des contours moins flous que j'ai fait cette petite enquête, et je la dédie modestement à qui aurait fait, un instant, le même rêve.

Je n'ai pas rencontré de pompiste célibataire. C'est un métier que l'on exerce à deux. Un métier pour couples. Peut-être même un métier d'amoureux. Vous ne pensez pas qu'il faut beaucoup s'aimer pour vivre et travailler ensemble, toute la journée ? Une longue journée, commencée tôt le matin et qui ne s'achève qu'autour de minuit.

Nous n'y pensons pas, égoïstes que nous sommes, quand, rentrant le soir à travers le tunnel que nous percent les phares, nous klaxonnons au poste d'essence. Et rageusement si le pompiste se fait un peu attendre. Mais ses nuits, ses nuits de sommeil sont courtes, et il est permis de douter qu'il apprécie encore la poésie de l'ombre bleue et des rouges aurores. La poésie de tous les jours n'est plus qu'une habitude. Elles existent pourtant la poésie des postes à essence et l'esthétique des stations-relais.

D'abord ces bâtiments utilitaires ont trouvé le moyen de n'être pas laids. C'est extraordinaire quand on y pense, à une époque qui distingue nettement ce qui est joli de ce qui est utile. C'est ainsi : le jeu bleu et blanc des postes Azur, les bandes rouge et jaune sur champ crépi des stations Shell dessinent au bord des routes des lignes logiques et posent des taches gaies. C'est simple, on ne les imaginerait pas autrement.

Le pompiste vend de l'essence. Il offre en outre sa courtoisie. Cette courtoisie est dans sa façon d'être, de vous recevoir, de vous servir. Dans la patience qu'il témoigne en face de clients qui en manquent ; dans l'indulgence qu'il a pour l'automobiliste ignorant. Il y en a beaucoup. Ils sont de deux sortes : celui qui le sait et qui en convient, celui qui le sait et qui ne veut pas que ça se voie. Ce dernier a de l'aplomb et une vaste inconscience. C'est lui qui demande au garagiste de donner un coup de pompe à ses pneus et qui, celui-ci s'informant à combien les gonfler, répond d'un air détaché :

« Je ne sais pas exactement : mettez-m'en toujours 2 ou 3 litres de plus. »

Outre la vente de l'essence et de l'huile, le pompiste assure le service gratuit à ses clients du gonflage des pneus, du niveau d'eau du radiateur et du nettoyage du pare-brise.

Au fait, un conseil : quand vous vous arrêtez à un poste d'essence — et si la pluie ne tombe pas sans retenue — prenez la peine de descendre de voiture et d'assister aux opérations. Parce que, si invraisemblable que cela puisse paraître, à force de mettre de l'essence dans le réservoir et de l'eau dans le radiateur il arrive qu'on se trompe.

Lorsque sortirent les premières 4 CV Renault, c'est un malentendu qui s'est produit fréquemment. Le bouchon de radiateur placé à l'arrière de la voiture attirait la main invinciblement.

Ne soyez pas non plus le monsieur pressé qui reste à son volant et qui, pour gagner du temps, paie pendant que l'essence coule. Ecoutez cette petite histoire que j'ai recueillie à Chartres :

Un automobiliste arrive à toute allure et freine sec à hauteur de la pompe dans un crissement de pneus violentés. Le pompiste accourt.

« Mettez-m'en 20 litres, vite, je suis pressé. »

Le pompiste place son tuyau et met en route le moteur de cette pompe automatique.

« Payez-vous donc tout de suite, je gagnerai du temps. »

Le pompiste encaisse, rend la monnaie, que le client bourre dans sa poche, puis — tellement pressé — embraye et démarre, arrachant le tuyau, tandis que l'essence coule dans le ruisseau. Il n'est reparti qu'une heure après, et ses 20 litres lui ont coûté cher.

Ne croyez pas pour autant que les pompistes soient exempts d'étour-

« SUPER » - HISTOIRE DE POMPISTE

Souvent, tout en faisant « le plein », un conducteur novice prend conseil du pompiste. Partant, comme on dit, en « week-end », l'heureux possesseur d'une voiture à peine rodée demande à l'un d'eux de vérifier le niveau d'huile. Notre pompiste cherche quelques secondes, sort finalement une courte tige, l'examine avec stupéfaction avant de décréter :

— Votre jauge est cassée.

Affolement du propriétaire, qui examine à son tour la mince tige métallique qui ne dépasse guère 10 centimètres :

— Où est le reste?

— Dans le moteur.

— ! ! !

On imagine aisément dans quel état d'esprit se déroula le « week-end »... jusqu'au moment où un concessionnaire, consulté, sortit à son tour du moteur une jauge intacte de longueur normale. L'autre étant celle... de la boîte de vitesses.

deries semblables. J'ai bavardé un moment avec l'un d'eux, très jeune et très sympathique. Il est établi sur la route de Saint-Germain.

« C'était au début de mon installation, raconte-t-il, et j'étais marié depuis peu. Ce n'est pas un très bon poste, ici. On est trop près de Paris, ou trop loin. Les gens qui s'en vont ont déjà fait leur plein. Ceux qui rentrent ont assez d'essence pour finir le voyage, ou alors ils prennent 5 ou 10 litres. Bref, je suffis généralement à la distribution. Mais voilà qu'un jour — je servais un client — un autre arrive, puis un troisième derrière le deuxième. J'appelle ma femme. Je lui avais déjà appris le fonctionnement des pompes, mais elle n'avait pas encore eu l'occasion de servir elle-même.

» C'est sans doute le trac, mais dans la manœuvre elle a oublié une chose. Oh ! presque rien : de mettre le tuyau dans le réservoir. Cela a fait un très joli jet. Pas un jet d'eau, un jet d'essence. »

Le pompiste a des métiers annexes. Le premier n'est pas le moins inattendu : jardinier. Chaque société rivalise en effet avec les sociétés concurrentes pour donner à ses relais la meilleure apparence, et les fleurs entrent pour beaucoup dans leur ornementation.

Partout où c'est possible, un jardin entoure les bâtiments et des jardinières bordent la piste. Certains postes d'essence se complètent aussi d'un petit atelier de dépannage et de réparation. Ce sont généralement des postes particuliers, car les grandes sociétés s'interdisent d'empiéter sur l'activité des garagistes. Il est juste de souligner que nombre de ceux-ci — à Paris particulièrement — ne respectent pas la même règle. Certains imposent à leurs clients, sous peine de refus de leurs voitures, de se fournir en essence chez eux.

Il s'ensuit que le chiffre de vente des postes a considérablement baissé depuis la guerre et que le métier de pompiste est nettement moins rémunérateur qu'il ne l'était autrefois. Deux sortes de conventions interviennent entre sociétés et pompistes. Certaines sociétés sont propriétaires de leurs installations, qu'elles confient à des gérants. Ceux-ci perçoivent un fixe et un pourcentage modeste sur les ventes.

D'autres ne sont que les fournisseurs de pompistes propriétaires de leur station-relais et ceux-là ont un bénéfice déterminé sur la vente de l'essence et de l'huile. La station n'en porte pas moins le nom et les couleurs de la société.

Un autre métier — mais le plus souvent bénévole — qu'exerce le pompiste à l'occasion, c'est celui de professeur de conduite. Dans les campagnes, le cultivateur s'adresse souvent à lui avant d'acheter une automobile. Il commence par lui demander des conseils sur telle ou telle marque, s'informe des prix et, finalement, lui demande des leçons.

Il y a des types pas ordinaires parmi les candidats au volant. Surtout quand ils y viennent tard, avec des idées d'une autre époque et une ignorance absolue de la question.

Par exemple celui qui refusait d'apprendre à faire une marche arrière :

« Mais voyons, expliquait le pompiste-professeur, si l'examinateur vous demande de faire une marche arrière ?...

— T'en fais pas, mon gars. Je lui expliquerai, moi, à l'examinateur. Je lui dirai : « Moi, je fais jamais de marche arrière. Je trouve toujours » une rue pour me ramener là où je veux. »

DONC, pompant, jardinant, bricolant, rendant service à l'un ou à l'autre, le pompiste mène, en fait, une vie active de rentier laborieux. Une vie de fin de vie. Il a somme toute pris le problème à l'envers. Il commence par où d'autres finissent : la petite maison, le petit jardin. Mais alors, au soir de son existence, que devient le pompiste ?

Alors ?

Alors peut-être son rêve est-il d'un petit appartement dans une grande ville — Paris sans doute — de bousculades voluptueuses dans le métro, de cinéma permanent, de déambulations dominicales sur les boulevards, marquées d'arrêts à chaque vitrine.

Et aussi — et surtout — de se coucher tôt le soir et de s'étirer longuement, le matin venu, en de somptueuses grasses matinées.

La silhouette, familière à tous les automobilistes, de l'homme, sacoche au dos, qui dispense le carburant. Mais le pompiste ne se borne pas à remplir le réservoir : il gonfle les pneus et vérifie le niveau d'huile.

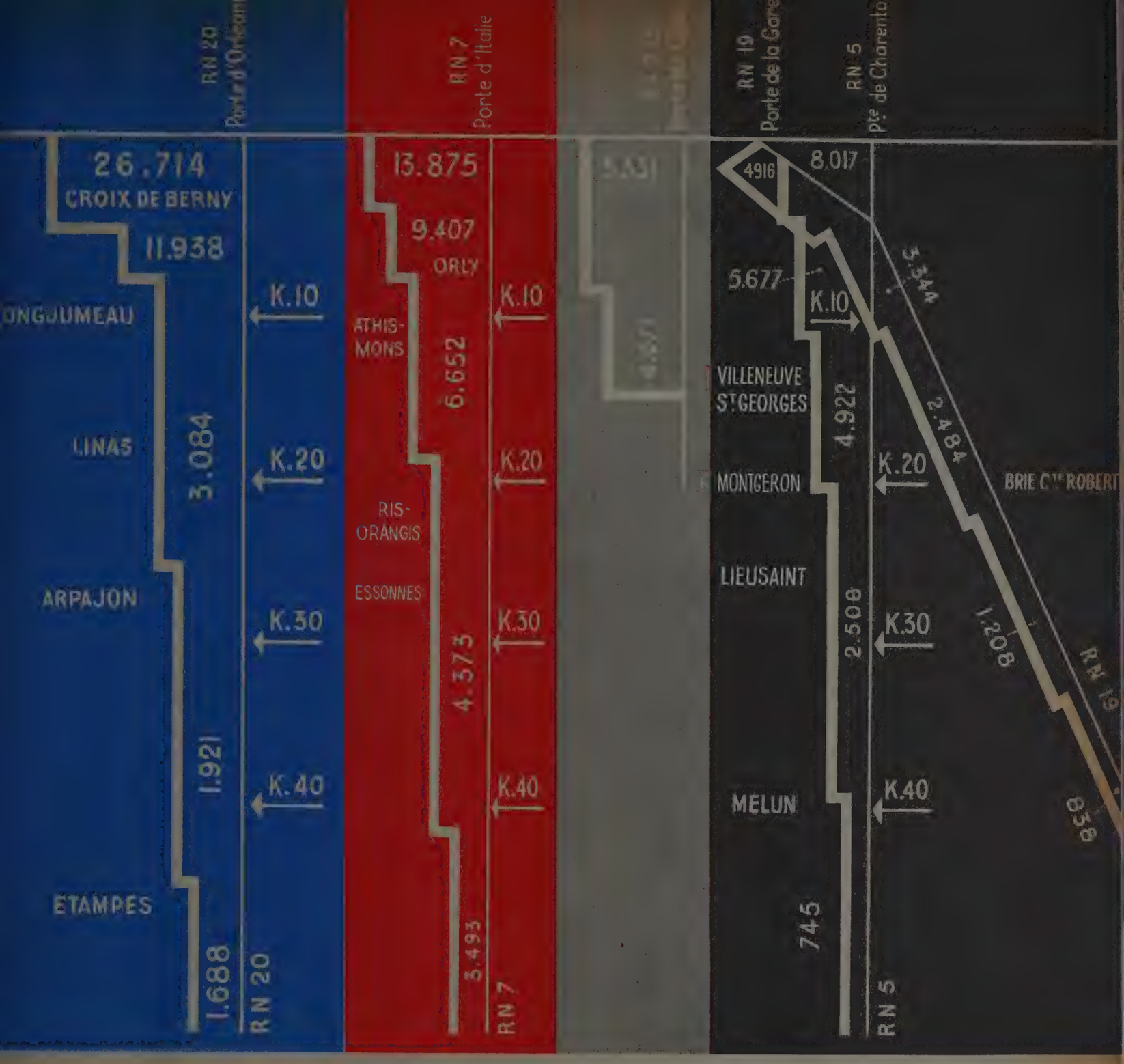
LES ENTRÉES DE PARIS

Les passages souterrains ont beaucoup aidé au dégagement de la circulation sur les boulevards extérieurs et aux portes de Paris. Ils seront très utiles dans la capitale même, aux points sensibles, tels que le pont de l'Alma, le Châtelet, etc. Les études sont terminées, approuvées. Il ne manque plus qu'une chose, mais essentielle : les crédits.

PAR RENÉ TANGUY

Une éventualité raisonnable et prochaine est celle de l'emprisonnement massif des Parisiens dans leur ville. Prison sans barreaux, autorisant quelques furtives escapades tentées pendant les heures nocturnes — entre 1 heure et 5 heures du matin par exemple. De la même façon les fuyards ou les provinciaux et les étrangers audacieux auront toujours une chance de s'infiltrer dans la capitale en choisissant soigneusement leurs heures de rentrée et en se munissant de vivres, pour deux ou trois jours, à partir de Chartres, d'Orléans, de Meaux ou de Flins. Mais il s'agit là d'hypothèses hasardeuses, et il est impossible d'accorder une valeur quelconque à ces approximations optimistes.

Le fait est que le rapport entre le volume de la circulation et les possibilités de débit des routes évolue rapidement dans le sens d'une paralysie complète. Les chiffres l'établissent avec clarté. Dès 1949 le parc automobile français était, avec 2.200.000 véhicules, double de celui de 1929. Actuellement il atteint 2.750.000 unités. Dans les trois départements de la région parisienne, le nombre des véhicules en circulation, qui, de 550.000 en 1939, était tombé à moins de 300.000 en 1946, dépasse aujourd'hui 600.000. Autre fait : chaque année 700.000 nouveaux permis de conduire sont délivrés en France. La production d'automobiles, tombée de 224.000 en 1938 à 35.000 en 1945, est remontée à 350.000 en 1950 (non compris



CE SCHÉMA MONTRE L'UTILITÉ DE L'AUTOROUTE DE DÉGAGEMENT PARCE QU'IL ÉTABLIT CLAIREMENT QUE LA DENSITÉ DE LA CIRCULATION DÉCROIT RAPIDEMENT DÈS QU'ON S'ÉLOIGNE DE QUELQUES KILOMÈTRES DE PARIS

les tracteurs), et l'on pense qu'elle atteindra 500.000 par an avant peu. Cette progression ne fera que s'accentuer si, comme il faut le souhaiter, le niveau de vie général s'accroît en fonction inverse de l'abaissement des prix de revient industriels dû à une meilleure organisation de la production et à une concurrence plus vive.

Or, depuis dix ans, la France n'a pratiquement rien fait pour adapter son réseau routier — naguère réputé comme le meilleur du monde — au développement intense de la circulation. La réputation s'est maintenue, les routes, non. La faute n'en incombe pas aux services techniques. Ceux-ci ont depuis longtemps étudié les travaux indispensables, ils en ont préparé l'exécution... et l'on en est resté là, les crédits nécessaires faisant défaut. L' « Union routière de France », qui poursuit avec ténacité une tâche urgente d'information, montre que le budget routier, traduit en heures de

L'ITINÉRAIRE SUIVI PAR L'AUTOROUTE SUD

Une police routière active, connaissant parfaitement les itinéraires les plus chargés et les horaires de pointe, peut amender, dans une certaine mesure, l'insuffisance actuelle du réseau routier en utilisant les routes secondaires. On s'efforce à former rationnellement des brigades susceptibles de remplir rapidement cet office.

terrassier par kilomètre, s'établissait, pour les trois dernières années précédant la guerre, à la moyenne de huit cent dix heures par an. La moyenne annuelle pour les quatre années de la période 1947-1951 est de deux cents heures, soit moins du quart.

CE QU'EST LA RÉGION PARISIENNE

Elle est constituée essentiellement, comme on sait, par la convergence des vallées de la Seine, de la Marne et de l'Oise. Maints autres cours d'eau l'arrosent et achèvent de sculpter son relief : la Bièvre, l'Yerre, l'Essonne, l'Yvette, le Morin, le Loing.

Paris s'est développé au cœur de ce système orographique et les étapes de sa croissance ont été marquées par les enceintes sans cesse plus grandes édifiées sous Philippe Auguste, Charles V, Henri II, Charles IX, Henri III, Louis XIII, Louis XIV. Durant la Révolution, la population parisienne s'élevant au million, une commission d'artistes fut chargée d'établir un plan d'urbanisme... qui resta lettre morte. Cependant le mal était encore limité. Ce fut le prodigieux essor industriel de la première moitié du XIX[e] siècle qui lui donna un caractère terriblement aigu. Conformément à la conception centralisatrice de Napoléon, on fit tout converger vers Paris : voies ferrées, routes, administrations, industries, et cela en dehors de toute prévision, de toute réglementation, sinon celles que s'imposèrent, par exemple, à Maisons-Laffitte, au Vésinet et à Neuilly, quelques initiatives privées. Dans la majorité des cas, on construisit au petit bonheur — on pourrait dire au grand malheur — des banlieues industrielles formées de taudis desservis par des chemins sinueux, étroits.

La région parisienne, limitée administrativement par la loi du 14 mai 1932, était resserrée dans un cercle de 32 kilomètres autour de Paris. Depuis 1943 elle inclut la totalité des départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne. Sa population de 7 millions d'habitants, soit presque le sixième de la population française totale, est répartie dans moins de 1.400 communes implantées sur 1.300.000 hectares, c'est-à-dire le 1/40 du territoire national. L'accroissement de la population parisienne

La peur du gendarme est le commencement de la sagesse, et celle-ci est d'autant plus nécessaire que maints carrefours sont encombrés et dangereux.

(4.500.000 habitants depuis un siècle) représente à lui seul à peu près l'accroissement de toute la population française pendant la même période (en 1850 la population en France se chiffrait à 36 millions).

L'importance économique de la région parisienne s'exprime ainsi : elle emploie 40 % de la main-d'œuvre de l'industrie automobile et du cycle, 50 % du personnel des industries du caoutchouc. Elle fabrique 68 % des produits pharmaceutiques, 79 % de la parfumerie, 72 % des objets de maroquinerie. Son chiffre d'affaires atteint 60 % du chiffre d'affaires de la nation, et l'on considère que la région parisienne représente d'une façon générale le quart de l'activité du pays entier sous toutes ses formes.

Du point de vue intellectuel, Paris accueille 46 % des étudiants de France dans ses diverses facultés et grandes écoles.

Sur les 13.680 publicistes et journalistes recensés en France en 1936, 9.000 résidaient à Paris, où habitaient également 6.000 peintres et sculpteurs sur 9.200, et 22.600 experts, ingénieurs et techniciens sur les 44.000 de la France entière.

La région parisienne comprend trois zones : 1° une zone centrale, très peuplée, formée par Paris et les secteurs les plus urbains de la Seine. Elle compte 4.100.000 habitants et possède le record mondial — peu enviable — de la densité, le nombre des habitants s'élevant à 600 et jusqu'à 800 par hectare ; 2° une zone de banlieue, très étendue, débordant largement en Seine-et-Oise et jusqu'en Seine-et-Marne ; 3° une zone périphérique agricole qui va jusqu'aux limites mêmes de la région parisienne.

Les agglomérations, très nombreuses et importantes, doivent généralement à la route qui les traverse leur naissance et leur développement. Mais, alors que le trafic devenait de plus en plus intense, on continua pendant longtemps à se satisfaire de voies de communication dont la largeur et le dessin n'avaient plus aucune commune mesure avec les besoins, qui, d'année en année, se multipliaient.

Le réseau routier de la région parisienne comprend essentiellement :

Un éventail de routes nationales rayonnant autour de Paris et d'origine ancienne ;

Des rocades rares, fragmentaires, insuffisantes, exception faite des boulevards militaires et de la R. N. 186 — celle-ci comprenant d'ailleurs maintes sections trop étroites.

Ces éléments étant mal reliés entre eux, les grandes radiales drainent pratiquement tous les véhicules transitant par la région parisienne, transformant la capitale en un gigantesque carrefour constamment encombré. M. P. Gidel, auteur d'une remarquable étude sur la région parisienne, aboutissait à cette première conclusion que *l'aménagement de la région parisienne rejoint directement le problème de l'encombrement de Paris.*

Les défauts du réseau actuel sont dus :

Au fait que les tronçons de chaque radiale au voisinage de Paris sont devenus des voies urbaines ;

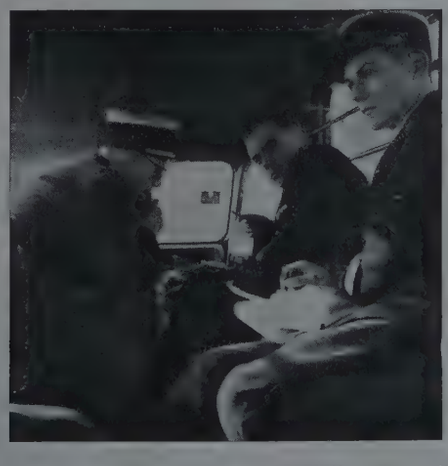
A l'insuffisance du système des rocades ;

Aux traversées défectueuses des agglomérations rurales ou des villes de moyenne importance.

Ces défauts ont été signalés depuis longtemps par les services des ponts et chaussées, et l'amélioration des communications était déjà comprise dans le plan d'aménagement de la région parisienne de 1935. Repris, dans ses grandes lignes, par M. Claudius-Petit, ministre de la Reconstruction, et, pour ce qui les concernait, par ses collègues des Travaux publics, il a été réétudié en fonction des faits nouveaux et d'une hypothèse de travail : les faits nouveaux étaient apportés par les sinistres de guerre subis dans soixante-dix communes, l'hypothèse est que la population de la région parisienne n'augmentera plus sensiblement, en raison de la tendance générale à la déconcentration industrielle qui a été enregistrée ces dernières années et qui ira s'amplifiant.

D'autre part, la situation financière de la France s'étant aggravée par rapport à 1939, on s'est trouvé dans la nécessité de faire un choix et d'établir un ordre d'urgence.

Les idées de base sont les suivantes : il s'agit d'accroître la densité de la population dans la partie de la banlieue où elle est relativement faible et de diminuer, au contraire, la densité dans la zone centrale de Paris, afin de permettre une augmentation de la surface libre au sol. Les localisations industrielles sont conçues en fonction des vents dominants, en fonction également de leur desserte par voies d'eau et ferrée, afin de réduire les transports tout en facilitant les conditions d'exploitation des entreprises. C'est ce que l'on a fait pour Gennevilliers, Rueil, Nanterre, Massy. On prévoit de même une extension modérée de Mantes, Persan-Beaumont, Creil, Meaux, Melun, Montereau, etc. En revanche, le caractère résidentiel ou touristique de Fontainebleau, de Ram-



La radio et l'hélicoptère sont les dernières (et les plus nobles, si l'on ose dire) conquêtes de la police routière. Les essais de l'hélicoptère, dernier venu, ont été très satisfaisants.

bouillet, de Saint-Germain, etc., serait préservé. Le système circulatoire est évidemment lié à cette conception d'ensemble, mais les prévisions d'aménagement du réseau ont été réduites par rapport à 1935.

« Nous, gendarmes à pied, revêtus de notre uniforme et conformément aux ordres de nos chefs... » Cette formule sacramentelle de la maréchaussée est en voie de disparition. Les gendarmes affectés spécialement à la surveillance de la circulation sont depuis quelque temps déjà motorisés et utilisent couramment le téléphone-radio.

LES REMÈDES RETENUS

Le schéma général se résume ainsi :

Les rocades : En plus d'un boulevard périphérique de 50 mètres de largeur à la limite de Paris (doublant le boulevard des Maréchaux), et en bordure duquel seront installés des gares routières et des *parkings*, on prévoit trois voies essentielles :

1° A quelques kilomètres de Paris : aménagement, amélioration et prolongement de la R. N. 186 ;

2° A la grande rocade à chaussée centrale et deux latérales envisagées en 1935 serait substituée la route interurbaine de Seine-et-Oise.

3° Enfin, une rocade périphérique constituée par les voies existantes, améliorées, reliera les villes appelées à se développer : Creil, Meaux, Melun, Etampes, Rambouillet, Houdan, Mantes, Pontoise, Persan-Beaumont, Chambly. Cette voie permettra à un véhicule traversant la région parisienne, sans avoir à s'arrêter dans Paris, de contourner la capitale aisément, ce qui dégagera la circulation intérieure de Paris et favorisera l'expansion des villes périphériques.

Les radiales : Elles seront formées, pour l'essentiel, par :

L'autoroute de l'Ouest ; l'autoroute du Sud, en liaison avec l'aménagement d'Orly ; l'autoroute du Nord ;

L'amélioration de la sortie Est par l'élargissement des quais et le comblement du canal Saint-Maurice. Au lieu de disperser les crédits sur la R. N. 3, la R. N. 34, la R. N. 303, la R. N. 19 et la R. N. 4, on s'est résolu à concentrer les efforts sur la R. N. 4, qui nécessite les travaux les plus urgents.

Enfin, des déviations sont prévues autour des localités situées sur les principales radiales pour supprimer les goulots d'étranglement, cause de ralentissement et d'accidents.

La grande voie Paris-forêt de Saint-Germain, qui formerait un axe d'urbanisation de nouveaux quartiers et qui, dans le prolongement de la percée Champs-Elysées, avenues de la Grande-Armée, de Neuilly et du Général-de-Gaulle, aboutirait au pied de la terrasse de Saint-Germain, dans la plaine de Montesson (où seraient installés un nouveau stade olympique, un bassin nautique, un aéroport, etc.), sera réalisée ultérieurement.

LE DÉFAUT NATIONAL

En 1683, Vauban écrivait à Louvois ces lignes à méditer :

« En un mot, monsieur, tâchez de faire mentir ceux qui disent que les Français commencent tout et n'achèvent rien. »

En 1948, les travaux *abandonnés* qui avaient été entrepris au titre des programmes d'équipement depuis 1935, réévalués, représentaient un *montant improductif de 10 milliards de francs.* La perte annuelle d'intérêts, de 500 millions, n'était qu'une faible part de celle subie par l'économie nationale. Et M. A. Rumpler, l'éminent directeur des routes, pouvait encore signer en 1951 ces lignes désabusées : « Nos programmes de travaux d'équipement routier sont essentiellement conçus comme des remèdes à des crises de chômage. »

Le commandant Foucher ne s'est pas contenté de préconiser l'emploi de l'hélicoptère. A bord d'un appareil piloté par le commandant Boris il a fait les premiers essais pratiques et s'est déclaré enchanté. Constamment en liaison par radio avec les postes de surveillance mobiles au sol il a pu leur donner les indications nécessaires.

Les dépenses d'équipement faites de 1946 à 1949 dans les grands services publics se chiffrent à :

216 milliards pour l'Electricité de France ;
153 milliards pour les Charbonnages de France ;
222 milliards pour la S. N. C. F. ;
4 milliards pour les routes.

Cependant, le montant des taxes spéciales sur la circulation routière atteignait 115 milliards en 1950.

LE FONDS D'ÉQUIPEMENT ROUTIER

Le vote du fonds d'équipement routier a mis heureusement fin à cette situation absurde. Un plan quinquennal de travaux a été établi pour la période 1952-1956.

Le fonds est alimenté par un prélèvement de 18 % sur le montant des taxes sur l'essence. (Le prélèvement a été réduit, pour 1952, à 10 %, ce qui a diminué la recette de 9 à 10 milliards de francs.)

Pour les cinq années du plan, on table sur une recette de 150 milliards, parce que l'on espère, d'une part, revenir dès 1953 aux 18 % initialement alloués (entraînant une recette de 26 milliards) et bénéficier ensuite de rentrées de plus en plus importantes en raison d'un accroissement annuel de 10 % du volume de la circulation, et donc, d'une augmentation parallèle de la consommation d'essence.

La tranche de démarrage, approuvée en juillet dernier par le Conseil d'Etat, inclut le complément des travaux à réaliser sur l'autoroute de l'Ouest (250 millions affectés à l'installation de téléphones et de l'éclairage essentiellement) et le début des travaux relatifs à l'autoroute du Sud (9,5 milliards). L'autoroute du Nord (Paris-Lille), laissée en dehors du plan quinquennal, ne s'est vu attribuer que 500 millions, destinés à payer les expropriations des terrains nécessaires aux sorties de Paris, qui s'effectueront par Saint-Denis, d'une part, et par la porte de Bagnolet pour la deuxième branche. Détail assez amusant : c'est l'embouteillage monstre qui eut lieu lors de l'atterrissage de Lindberg au Bourget, en 1927, qui provoqua les premières études d'une autoroute desservant l'aérodrome. Ce premier projet s'est ensuite combiné avec celui, plus vaste, d'une grande artère de dégagement de l'ensemble de la région nord de la France.

En dehors de ce chapitre « autoroutes », le plan s'intéresse à l'itinéraire Paris-Strasbourg, par la R. N. 4, sur laquelle diverses améliorations seront réalisées, notamment à Joinville-le-Pont.

L'objectif général n'est pas tant de construire des autoroutes à grande distance que d'aménager le réseau existant en supprimant toutes les causes de ralentissement ou d'insécurité de la circulation : passages à niveau, traversées des agglomérations, etc. Le rayon des courbes sera augmenté, les carrefours seront dégagés, la largeur des voies, autour de Paris, sera portée au minimum à 7 mètres, à 9 mètres, à 10 m. 50. Les dos-d'âne seront « rabotés ».

On a déjà travaillé à l'amélioration des sorties des grandes villes en se décidant — enfin ! — à reprendre en 1951 et en 1952 les déviations commencées dès 1936 et en achevant ce prototype de l'autoroute de dégagement qu'est l'autoroute de l'Ouest. Toutes les R. N. sortant de Paris ont été systématiquement élargies, des déviations, achevées ou entreprises, des carrefours, améliorés. Des passages à niveau séparés ont été réalisés à la Belle-Epine (Paris-Toulouse), à la Croix-de-Berny (Paris-Lyon). Le carrefour Pompadour, à Créteil, est entrepris. La déviation de Nanterre

L'aménagement de la traversée de Trappes — comme celle de beaucoup d'autres agglomérations — supprimerait un goulot d'étranglement compliqué par le carrefour formé par les routes de Dreux-Houdan et de Rambouillet-Chartres.

(sur la R. N. 190) est en achèvement. Les déviations de Villejuif, de Bourg-la-Reine, etc., sont terminées. Celle de Villeneuve-Saint-Georges sera achevée cette année. Sur la R. N. 13, les déviations d'Ecqueville et de Flins ont été menées à bonne fin (les travaux furent commencés en 1937 !). La déviation d'Epône-Mézières, sur la même route, a été inscrite au programme des travaux du fonds d'investissement. Enfin, la déviation de Mantes amorce la grande déviation qui sera réalisée ultérieurement.

Sur l'itinéraire Paris-Toulouse, les déviations de Longjumeau, de Linas-Montlhéry, d'Arpajon, reprises au compte du fonds d'investissement, seront achevées l'an prochain.

Le comblement du canal Saint-Maurice donnera une belle sortie sur l'itinéraire Paris-Strasbourg, qui sera également amélioré à Tournon et à Rosay-en-Brie.

Sur Paris-Brest des travaux sont prévus à Houdan, tandis que Paris-Bordeaux bénéficiera d'améliorations réalisées à Trappes et à Ablis.

L'itinéraire Paris-Lyon exige une déviation à Moret. 450 millions lui ont été affectés. L'expropriation n'est pas achevée, et les travaux sont entièrement à entreprendre. Grosse tâche, mais indispensable.

Les travaux relatifs à l'autoroute du Sud seront commencés cette année. On s'efforce d'éviter le plus possible les expropriations dans Paris, qui sont très onéreuses. Le départ s'effectuerait vers Denfert-Rochereau, dans l'axe de l'avenue du Parc-Montsouris, belle voie large et mal employée actuellement. Un raccordement vers la place d'Italie est étudié. Passant sous le parc Montsouris et la Cité universitaire, l'autoroute gagnera la vallée de la Bièvre par un tronc commun d'où se détacheront plusieurs branches à la fois collectrices et de dispersion :

La première en direction de la route d'Orléans, qu'elle atteindra avant la déviation de Longjumeau ;

La deuxième rejoindra la route de Fontainebleau au sud de Ris-Orangis ;

La troisième assurera la liaison directe avec l'aérogare d'Orly ;

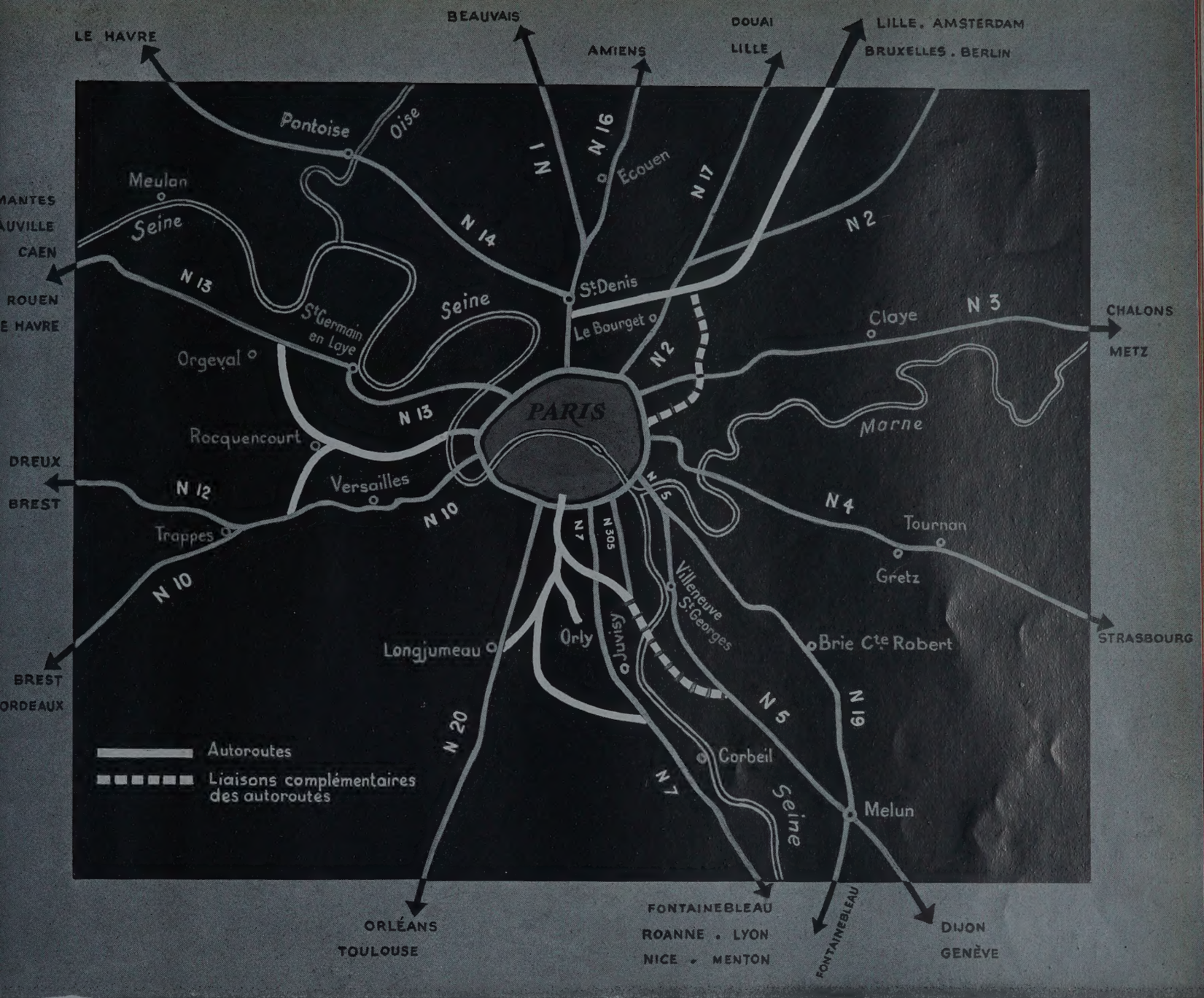
La quatrième, traitée en route ordinaire, rejoindra, en forêt de Sénart, la R. N. 5 (route de Melun).

L'exemple de l'autoroute de l'Ouest montre à l'évidence les avantages de telles voies de dégagement. Les accidents imputables aux carrefours ou au tracé défectueux sont supprimés. La séparation des sens de circulation par un terre-plein élimine les accidents de croisement. Les statistiques américaines indiquent que cette seule séparation sur une route ordinaire a fait tomber le nombre des morts de 0,31 à 0,13 par million de véhicules-mille. La transformation en autoroute a fait tomber le nombre des accidents de 0,87 à 0,14.

Si une route ordinaire ne peut débiter à 50 km.-h. que 500 véhicules par heure, une autoroute à plusieurs voies permet de débiter 1.200 véhicules *par voie* à 80 km.-h. Grâce à la régularité de marche, l'autoroute fait réaliser des économies de carburant de 30 %. Les pourcentages d'économie sont plus importants encore pour les lubrifiants, les pneus, les réparations, et ces avantages sont accrus pour les poids lourds. Mais le kilomètre d'autoroute coûte plus de 100 millions de francs, ce qui limite les possibilités de construction.

L'autoroute de l'Ouest a parfaitement rempli le rôle qui lui avait été assigné. Elle a transformé les conditions de circulation dans la banlieue ouest. Qu'eût été aujourd'hui la rentrée sur Paris si elle n'avait pas existé !

L'établissement d'un raccordement intermédiaire pour couper les 12 kilomètres sans issue de la branche nord et desservant directement la forêt de Marly est à l'étude. Mais il ne faudrait pas qu'il eût pour conséquence de drainer vers le pont de Saint-Cloud une partie du trafic de Saint-Germain, normalement orienté vers le pont de Neuilly.



LES GRANDES RADIALES

La surabondance de grandes routes convergeant sur Paris montre la nécessité d'aménager les rocades périphériques reliant les villes en voie de développement sans traverser la capitale.

Au débouché des branches, la question de l'établissement des sauts-de-mouton ou de passages souterrains évitant le cisaillement des courants de circulation est également envisagée, surtout pour la branche sud (côté de Trappes).

M. de Buffévent, ingénieur en chef des ponts et chaussées, rappelle avec raison que l'autoroute de l'Ouest, envisagée en 1927 et décidée en 1934, avait été établie sur des prévisions qui parurent à l'époque très exagérées. *Celles-ci sont atteintes tous les dimanches.* Cependant il n'eût servi à rien d'augmenter la largeur du tronc commun : ce sont les possibilités d'évacuation et d'éclatement au débouché côté Paris qui limitent le débit possible. Il en ira de même pour les autres autoroutes prévues. Il est chimérique d'espérer faire aborder par trois ou quatre entrées la quasi-totalité du trafic d'un dimanche d'été. L'écoulement d'un tel flot ne peut être assuré qu'avec le concours de l'ensemble du réseau routier, qui seul permet une dispersion périphérique suffisante en multipliant les points d'aboutissement.

Pour le secteur ouest, les mesures déjà prises ont fourni un répit. Mais, estime M. de Buffévent, si celui-ci n'est pas mis à profit pour améliorer notablement les capacités d'écoulement de l'ensemble du réseau routier de la proche banlieue, les difficultés de circulation du dimanche deviendront *définitivement* insurmontables.

Selon lui, les travaux de première urgence concernent :

Au sud, les R. N. 10 et 186, qu'il s'agit de relier par la bretelle du pont Colbert permettant aux habitants des quartiers sud de gagner Paris par la porte de Châtillon ;

Au nord, la R. N. 13, après l'indispensable contournement de Saint-Germain et la courte déviation de Port-Marly, donnerait aux habitants des quartiers nord, en attendant l'autoroute Paris-Saint-Germain, un accès commode à Paris par la porte Maillot.

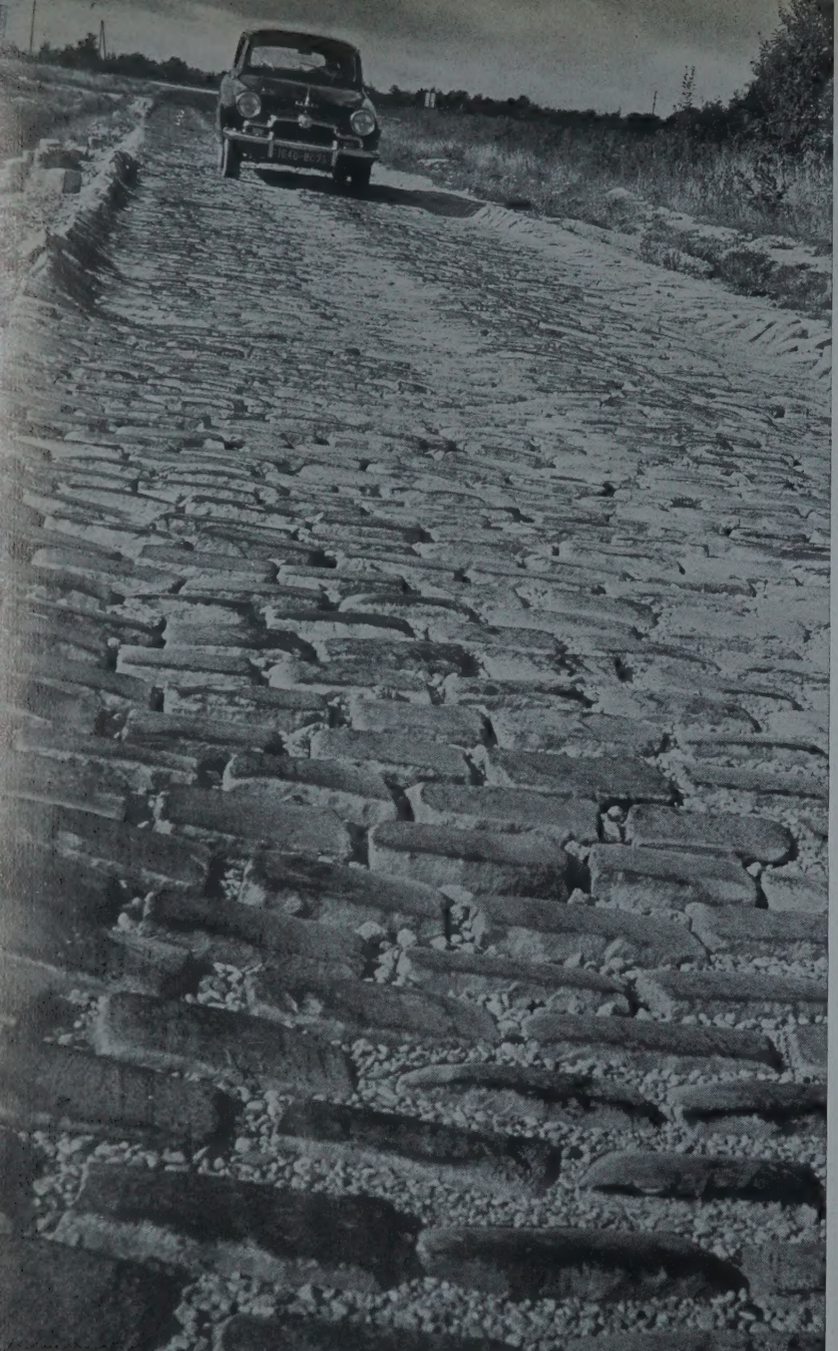
La déviation de Sèvres et la reconstruction du pont augmenteraient considérablement les possibilités d'écoulement de la R. N. 10 ;

La R. N. 185 (Versailles-Suresnes par Ville-d'Avray), moyennant un élargissement facile à réaliser, la suppression du bouchon de Ville-d'Avray et un croisement à niveau séparé au carrefour Magenta, amènerait au pont de Suresnes et au boulevard de Boulogne une partie du trafic de Versailles sur Paris.

L'aménagement de la R. N. 307 (qui double le tronc commun) ne présente enfin qu'une seule difficulté, au passage à niveau de Vaucresson.

Eh quoi ! dira-t-on, tout ce programme pour compléter seulement l'autoroute de l'Ouest. Que dire, alors, des sorties sud, nord, est ?

C'est exactement ce que nous avons voulu montrer. L'ampleur des travaux à réaliser pour décongestionner Paris est énorme. C'est au reste la raison pour laquelle on vient de prévoir un fonds d'équipement routier spécial à la région parisienne. Et il est à la fois urgent et indispensable qu'il soit mis en œuvre pour rattraper le retard, très gros, que l'on a pris dans les dix dernières années.



UNE RUDE ÉPREUVE POUR LA SUSPENSION...

Parallèlement à la performance réalisée sur le circuit de vitesse, épreuve de solidité et de suspension sur les pistes spéciales de Montlhéry

LES SIMCA AU SALON 1952

La réussite exceptionnelle de l'Aronde n'a pas ralenti les efforts de Simca pour aller encore vers le mieux.

C'est ainsi qu'un certain nombre d'améliorations de détails ont été successivement apportées sur l'Aronde, notamment en ce qui concerne :

Les *sièges*, dont le confort a été augmenté en même temps que leur indéformabilité ;

L'*étanchéité*, par la pose de déflecteurs sous les ailes arrière et quelques petites modifications dans le montage des joints.

Le *surbaissement* de plusieurs centimètres, qui satisfait à la fois à la ligne générale de la voiture et, en abaissant légèrement le centre de gravité, ne peut qu'accentuer l'excellente tenue de route de la voiture ;

La *batterie*, qui, placée sous le capot, est immédiatement accessible ;

Le *freinage*, dont la puissance a été accrue ;

La *suspension*, par l'adoption d'amortisseurs thermostatiques insensibles aux variations de température ;

Le *pare-chocs arrière*, fait de trois éléments remplaçables isoléments ;

La *peinture synthétique*, plus résistante et plus facile à entretenir.

Rappelons de plus que le *pont arrière* est, depuis un an, du type hypoïde et donne entière satisfaction.

En outre, à partir du Salon, les *planchés de bord* ainsi que les boutons de commande seront d'une couleur assortie à la caisse.

La *garniture* sera assurée par un nouveau drap, et un garnissage à plis.

Quatre nouvelles carrosseries sont présentées au Salon : le coupé Aronde « Grand Large » ; le cabriolet Aronde « Plein Ciel » ; le coupé Simca 9 Sport ; le cabriolet Simca 9 Sport.

Enfin l'Aronde « Commerciale » et l'Aronde « Messagère » compléteront la gamme Simca.

L'ARONDE « GRAND LARGE »

Simca est la première marque européenne à présenter une voiture de ce genre. La voiture, à la hauteur des yeux, est à près de 93 % constituée par des glaces. C'est dire que la visibilité s'étend sur un champ de 336 degrés !

Les encadrements de glaces sont recouverts de moulures chromées. La voiture est traitée d'une manière très luxueuse et peut être peinte en deux tons.

LE COUPÉ SPORT SIMCA 9

Les lignes du coupé Sport Simca 9, admirées par tous, ont été encore affinées dans cette nouvelle création, dont on peut dire qu'elle constitue la voiture de ville la plus prestigieuse tout en conservant les caractéristiques sportives bien connues des modèles Sport Simca 9, avec ses accélérations étonnantes obtenues grâce au moteur, qui développe 51 CV à 4.800 tours-minute et un rapport de pont AR 9×43.

Le coupé Sport Simca 9 1953 est équipé de roues à rayon fil qui allègent encore sa ligne générale et augmentent son allure luxueuse et sportive.

Le garnissage intérieur est traité avec des matières de grand luxe ; les sièges, réglables en marche, sont étudiés pour un confort et une aisance de conduite maxima.

La planche de bord, finement dessinée, comporte tous les accessoires souhaitables : compteur de vitesse avec journalier, compte-tours, montre électrique, indicateur d'essence avec minimum, témoin de charge, témoin de circulation d'huile, témoin de clignotement, grande boîte à gants, cendrier amovible à éteignoir. Feux clignotants à rappel automatique.

L'ARONDE « COMMERCIALE »

Présentée en prototype au Salon 1951, l'Aronde « Commerciale » est exposée cette année dans sa forme définitive. Elle constitue vraiment la voiture à usages multiples, aussi bien élégante voiture de famille comportant un emplacement considérable pour les bagages (plancher derrière les sièges arrière de 0 m. 90×1 m. 10, hauteur utilisable : 0 m. 85) que véhicule utilitaire pratique et spacieux.

Sur le plan mécanique elle ne diffère de l'Aronde que par le rapport du pont : 8×43 au lieu de 9×43, et par la dimension des pneus : 5,75×15TT au lieu de 5,50×15.

Les deux sièges avant sont réglables en marche ; le dossier de la banquette arrière se rabat complètement pour transformer la voiture en utilitaire et l'on dispose alors d'un plancher métallique avec des lattes de chargement en bois.

L'Aronde « Commerciale » peut transporter une charge de 500 kilos plus un conducteur, et sa vitesse est de 110 kilomètres à l'heure, avec des accélérations étonnantes.

L'ARONDE « MESSAGÈRE »

Le fourgon « Messagère » ne diffère essentiellement de la « Commerciale » que par les points suivants :

Les glaces arrière sont remplacées par un panneau de tôle ; la roue de secours est fixée derrière le siège du conducteur ; le dossier du siège du passager se rabat complètement pour augmenter la longueur utile du chargement.

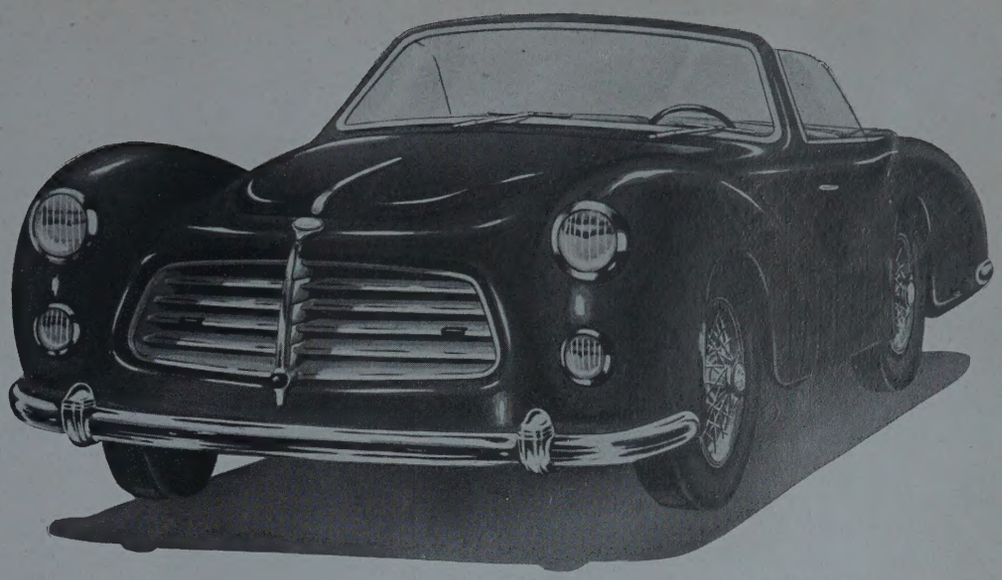
La vitesse est intentionnellement limitée à 90 km.-h., ce qui, on en conviendra, est encore très généreux pour un véhicule utilitaire. Rapport de pont : 8×43. Carburateur Solex à régulateur. Puissance à 3.800 tours : 41 CV.

Les dimensions intérieures sont : hauteur utilisable : 1 m. 01 ; largeur maximum : 1 m. 33 ; longueur derrière le siège du passager à hauteur de la ceinture : 1 m. 50 ; longueur au plancher : 1 m. 70.

Ouverture arrière des deux Aronde « Commerciale » et « Messagère ».

AU SALON

LA CONSTRUCTION ESPAGNOLE AFFIRME SA QUALITÉ ET SA HARDIESSE DE CONCEPTION



Pegaso 102. Cabriolet deux places carrossé par Saoutchik.

La presse entière a salué l'an dernier l'apparition de la voiture grand sport sortie des Usines PEGASO. L'Espagne avait présenté, en 1950, une gamme de camions et d'autocars remarquables, et d'ailleurs remarqués. On espérait qu'il nous serait donné prochainement de voir la voiture à laquelle l'usine travaillait sous l'impulsion de son chef, le docteur RICART. Aussi la PEGASO Z. 102 fit-elle sensation au Salon 1951, saluée par toute la presse, spécialisée ou non.

Le programme de production de ces voitures a eu un retard, par suite de la non livraison en temps voulu des commandes de machines-outils passées par PEGASO aux fournisseurs étrangers. La solution de cette situation est trouvée.

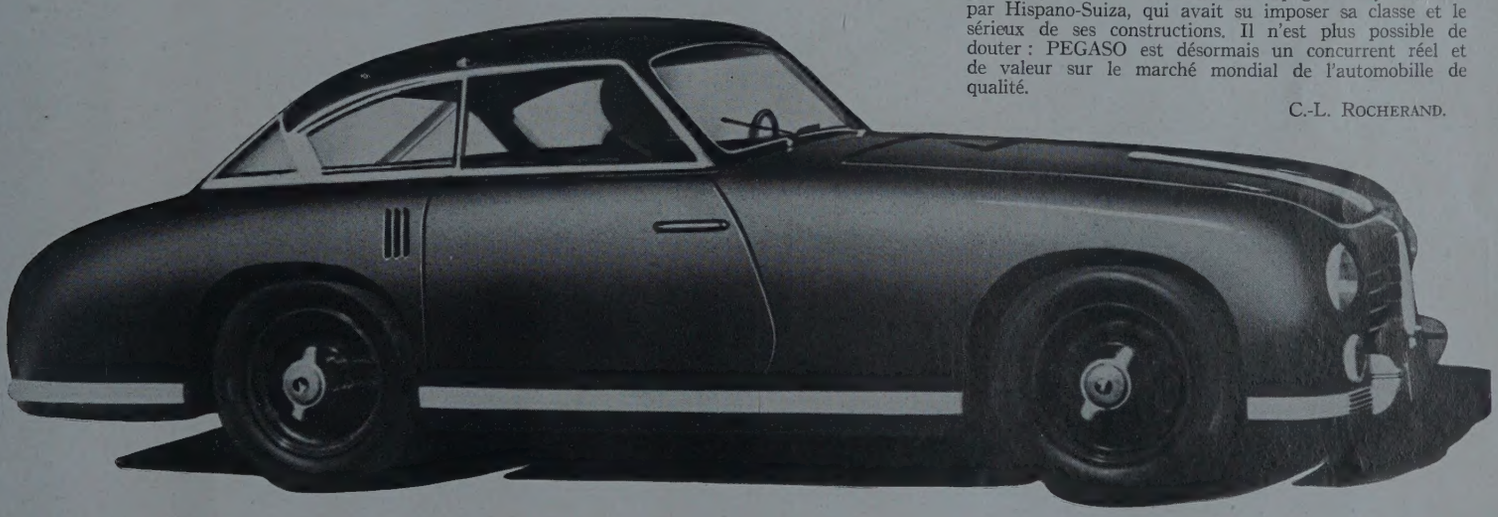
Cependant l'E. N. A. S. A. n'est pas restée inactive. Elle a donné à la PEGASO Z. 102 une sœur jumelle. Cette voiture, d'une cylindrée de 2.800 centimètres cubes, possède elle aussi un moteur de 8 cylindres en V. Mais sa cylindrée, plus grande, permet d'atteindre une puissance de 165 CV à 6.000 tours dans sa forme touristique. Gain appréciable si l'on considère que la voiture ne pèse que 980 kilos. Dès lors le rapport poids-puissance, si essentiel pour les voitures de cette catégorie, se trouve abaissé à 5,9. Ainsi la nouvelle PEGASO se place en rivale directe des plus fameuses voitures du monde sportif. Pour la PEGASO type tourisme, plus lourde, puisqu'elle pèse 1.280 kilos, le rapport est de 7, il est bien inférieur à celui des Talbot-Lago Record, Simca Sport, Comète et de toutes les voitures cotées par les connaisseurs.

Enfin il faut remarquer, comme nouveauté 1953, la PEGASO 2 l. 8 à compresseur, d'une puissance supérieure à 250 CV (!). La carrosserie « Tibidabo » de Touring fait de cette deux places grand sport une voiture extrêmement brillante, pleine de promesses pour l'année sportive 1953. Il n'est pas sans intérêt non plus de noter que le compresseur de la voiture a été prévu pour une « suralimentation modérée » afin que le moteur puisse être alimenté par les *carburants normaux*. En outre sa consommation est réellement très réduite, et son moteur au régime très souple fait de cette voiture exceptionnelle un véhicule probablement sans comparaison, à l'heure actuelle, dans le monde des voitures rapides.

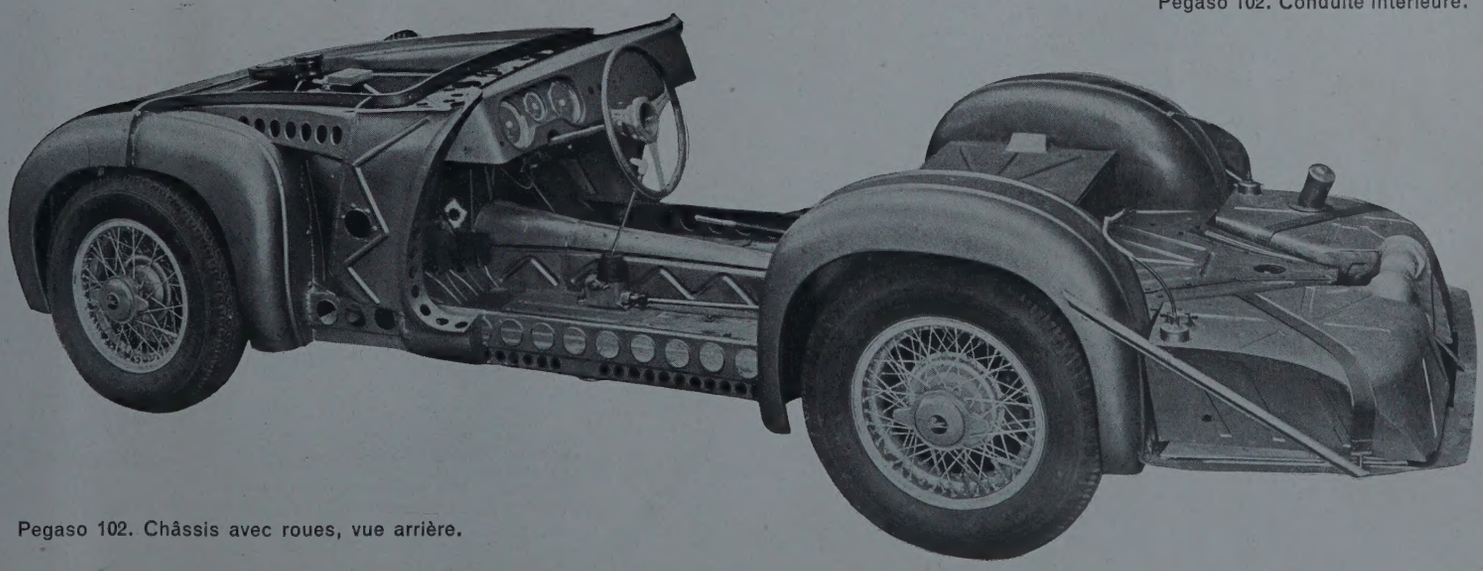
Le Stand PEGASO présente également aux visiteurs ses poids lourds, dont on a pu admirer l'équilibre et la solidité les années précédentes. Le châssis PEGASO-DIESEL pour 8 tonnes de charge utile est déjà considéré comme le plus remarquable châssis européen de camions de première catégorie, et les touristes qui ont visité l'Espagne pendant les dernières vacances en ont trouvé des centaines sur les difficiles routes ibériques.

Il est certain que la firme espagnole a tenu à ne rien exposer qui ne soit fini. Elle apporte ainsi la preuve qu'elle a repris la vraie tradition espagnole déjà montrée par Hispano-Suiza, qui avait su imposer sa classe et le sérieux de ses constructions. Il n'est plus possible de douter : PEGASO est désormais un concurrent réel et de valeur sur le marché mondial de l'automobille de qualité.

C.-L. ROCHERAND.



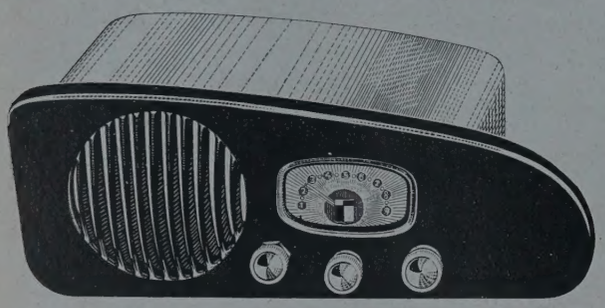
Pegaso 102. Conduite intérieure.



Pegaso 102. Châssis avec roues, vue arrière.

ÉCHOS et NOUVEAUTÉS

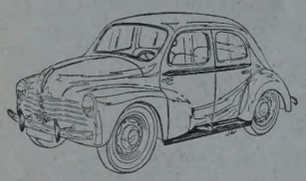
AUTO-RADIO MONARCH PRÉSENTE...



— Un modèle spécial pour chaque marque de voiture ;
— Un adaptateur d'ondes courtes automatique à cinq gammes étalées.
Le monde entier dans votre voiture !
SOCIÉTÉ MONARCH, 69, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, Paris (17e). ETO. 35-35.

POUR VOTRE 4 CV RENAULT

VOICI la gamme des accessoires ÉCLAIR : — le marchepied grand luxe ; — les tampons ÉCLAIR, acier chromé ; — les moulures de portières ÉCLAIR ; — le bouchon de sécurité antivol ÉCLAIR ; — l'embout d'échappement « Sport-Luxe ».



En vente chez les grossistes et agents de marques.

Constructeurs : ÉTABLISSEMENTS CHALUMEAU, 13, rue d'Armenonville, Neuilly-sur-Seine. MAI. 07-07. *Au Salon:* Galerie A. Stand n° 4.

CLIMATISATION

EMBELLISSEZ et modernisez votre garage et vos ateliers par la pose d'un plafond VITREX. Vous

Concessionnaire Peugeot à Montrouge (Seine).

réaliserez ainsi très économiquement une climatisation, hiver comme été. Les voitures seront protégées du gel, de la poussière et de la chaleur.

Demandez la documentation 50 à VITREX, 27, rue Drouot, Paris, qui installe dans toute la France.

CHAUFFAGE TRANSPORTABLE... ...PLUS DE CHEMINÉES

EN effet, ALADDIN met à votre disposition ses appareils de chauffage au gaz de pétrole fonctionnant sans *conduit d'évacuation* et présentant des avantages inégalés :
— Aucuns frais de pose.
— Un combustible facile à se procurer et à emmagasiner.
— Mise en marche instantanée.
— Ni odeur, ni fumée, ni émanations nocives.
— Transport aisé d'une pièce à l'autre.
— Sécurité absolue.

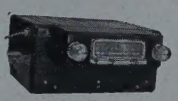
ET QUELLE ÉCONOMIE !

... DEUX APPAREILS, le radiateur et le calorifère.

DEUX RÉUSSITES !

Catalogues, références et procès-verbaux du Laboratoire d'essais du Conservatoire des Arts et Métiers gratuits sur demande à : INDUSTRIES ALADDIN S. A., 149, boulevard Ney, Paris (18e). Téléphone : MAR. 59-53, 86-50, 98-97.

POUR VOTRE BIEN-ÊTRE EN VOITURE



UN poste Auto-radio véritablement sensationnel, c'est le MASTER SEDUCTION REGLOMATIC (American System). Ce poste monobloc est un huit lampes H. F. Push-Pull Automatic cinq stations préréglées et repérées. Avec ses huit gammes d'ondes, sa commande automatique au pied, qui permet de changer de station sans lâcher le volant, ses éclairages au cadran (jour et nuit), sa fermeture à clé (interdisant l'audition) et sa présentation luxueuse, c'est le poste digne de votre voiture. Adopté par les grandes marques d'automobiles : Ford, Peugeot, etc., il vous garantit toujours une audition claire et volumineuse. Il se monte sur toutes les voitures. Demandez une démonstration à votre agent ou à la Société AREL, 27, avenue de la République, Courbevoie (DEF. 36-66).

Au Salon : Galerie J - Stand 10.

PRÉPAREZ LE DIPLOME D'ÉTAT D'EXPERT-COMPTABLE

AUCUN diplôme exigé, aucune limite d'âge. Demandez aujourd'hui le guide gratuit n° 814.

ÉCOLE PRÉPAR. D'ADMINISTRATION (75e an.), 4, r. des Petits-Champs, Paris.

PAS DE COURANTS D'AIR

derrière votre fenêtre... si elle est équipée avec les joints métalliques Benoît. Suppression radicale des infiltrations de vent, pluie, bruits, odeurs et poussières. Augmentation de température de 4 à 6 % ; économie de chauffage de 35 % ; garantis dix ans. Des milliers de références.

Demandez notre documentation n° 46.

Joints métalliques E. BENOIT & Cie, 11, rue des Petites-Écuries, Paris (10e)

TAItbout 66-24 et 25.

Agences à Alger, Tunis, Casablanca.

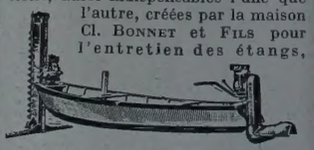
INVITATION

LA présente invitation donne droit aux lecteurs de *France-Illustration*, commerçants, représentants et vendeurs, à l'exposé : *Principes scientifiques de la vente.*

Pour se le procurer gratuitement et sans engagement, s'adresser de la part du journal à l'ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE VENTE, 24, r. Feydeau, Paris (2e). Service 202. Joindre deux timbres pour frais d'envoi.

BLOC-FAUCARD BATEAU-FAUCARDEUR (Bois ou Métal) PROPULSEUR AMOVIBLE

telles sont les trois heureuses innovations, aussi indispensables l'une que l'autre, créées par la maison Cl. BONNET et FILS pour l'entretien des étangs,



Bateau-faucardeur métallique avec propulseur amovible.

canaux et bras de rivières, et complétées, le cas échéant, par la drague pour curage construite par la même maison.

Pour tous renseignements : Établissements BONNET ET FILS, constructeurs, 4, rue de la Bastille, Paris (4e).

SPEED AU SALON

SPEED, spécialiste du rendement et de l'économie depuis 1927, présente au Salon une gamme de tubulures spéciales destinées à apporter à l'usager des performances des plus appréciables.

POUR LA 2 CV CITROEN

Pipe double équilibrée. S'emploie avec le carburateur Solex d'origine modifié en 26. Vitesse de pointe chrono 80 km.-heure.

POUR LA 4 CV RENAULT

Pipe mono carburateur, s'emploie avec le carburateur Solex modifié en 26. Donnant pour la 4 CV normale vitesse de pointe chrono à 110 km.-heure.

POUR LA 11 CV CITROEN

Pipe à 2 carburateurs, s'emploie avec les carburateurs Solex 32 P.B.C.I. Vitesse de pointe chrono : supérieure à 130 km.-heure.

POUR LA 15 CV CITROEN

Pipe 2 carburateurs, s'emploie avec carburateurs Solex horizontaux 35 A.H.D. Vitesse de pointe chrono : 140 km.-heure. Ce système peut être employé avec des réglages permettant une économie de 2 l. 5 aux 100 km.

POUR L'ARONDE

Pipe 2 carburateurs, s'emploie avec carburateurs Solex 32 P.B.C.I. Vitesse de pointe chrono supérieure à 130 km.-heure. Ces performances sont obtenues sans modifications mécaniques.

EN PRÉPARATION : La Pipe pour Frégate.

Pour tous renseignements s'adresser aux ÉTABL. BRISSONNET ET Cie, 22 *ter*, boul. du Général-Leclerc, Neuilly-sur-Seine. Tél. : MAI. 87-40. Salon de l'Auto. : stand 15, Galerie A.

VIENT DE PARAITRE

FAÏENCES DE MOUSTIERS

XVIIe ET XVIIIe SIÈCLES

par Henry-J. REYNAUD

LE PRÉSENT OUVRAGE EST TIRÉ A 2.150 EXEMPLAIRES ET VENDU PAR SOUSCRIPTION

150 EXEMPLAIRES DE LUXE	3.000 francs
500 EXEMPLAIRES N° 1 A 500	2.400 —
1.500 EX. ÉDITION ORIGINALE, COUVERTURE CARTON	1.800 —

Adresser les souscriptions à Ed. Cherix, S. A., à Nyon, Suisse ; Librairie La Nef, 25, rue des Boulangers, Paris ; Laffitte, 156, La Canebière, Marseille ; « France-Illustration », 13, rue Saint-Georges, Paris.

LA PROVENCE

DE DONZÈRE A CITHARISTA

20 lithographies originales de
VIC-DAUMAS

sur un texte de
RENÉ BAUDOIN

20 EXEMPLAIRES SUR PAPIER PUR FIL DES PAPETERIES JOHANNOT, NUMÉROTÉS DE I A XX	10.000 francs
100 EXEMPLAIRES NUMÉROTÉS DE 1 A 100	5.000 —
ÉDITION NON NUMÉROTÉE	2.000 —

Adresser les souscriptions aux Éditions du Musagète, 38, rue Falguière, Paris-15e, et à « France-Illustration », 13, rue Saint-Georges, Paris.